



COMTE DE PREMIO-REAL

DIVERS MÉMOIRES

POUR SERVIR A

L'ÉTUDE DES RELATIONS COMMERCIALES

ENTRE

L'ESPAGNE

(PRINCIPALEMENT SES PROVINCES D'OUTRE-MER)

ET LES

PROVINCES CONFÉDÉRÉES DU CANADA

1878-79

QUÉBEC:
IMPRIMERIE A. COTÉ ET Cie

1879.

Je réunis en volume ces cinq mémoires, parce qu'ensemble ils peuvent déjà former un in-folio de proportions matérielles raisonnables.

Il me reste encore une quantité infiniment plus considérable de notes à rédiger dans la même forme, c'est-à-dire qu'il y a encore immensément à faire pour arriver à une étude bien approfondie des questions commerciales entre les deux pays et en fin de compte à des arrangements internationaux reposant sur des bases solides.

A la suite de tous ces mémoires, y compris ceux que je voudrais avoir déjà faits, devrait venir une table bien coordonnée des matières y contenues.

Il n'y a rien qui me serait plus agréable que de continuer la publication de ces notes dans la langue française (langue, *by the bye*, que j'ai probablement maltraitée en maints endroits), mais il m'arrive, du moins pour le moment, certains embarras, certaines difficultés, qu'il m'aurait été de toutes façons impossible de prévoir.

Je dois faire remarquer qu'à part ces mémoires-ci, j'ai déjà eu l'honneur d'adresser à mon gouvernement et à d'autres intéressés, sur la même question, une vingtaine de rapports dont quelques-uns très-étendus, écrits en espagnol, et parmi lesquels il y en a de réservés ou confidentiels. Je dois ajouter que parmi les rapports non confidentiels, il y en a eu un grand nombre de publiés par ordre, dans le volume IV des mémoires rédigés par le corps consulaire espagnol à l'étranger, et faisant partie de *El Eco*, journal hebdomadaire publié par la direction générale des douanes dans mon pays.

COMMERCE ENTRE L'ESPAGNE ET SES PROVINCES ULTRAMARINES ET LES PROVINCES CONFÉDÉRÉES DE LA PUISSANCE DU CANADA.

Notes du Comte de Premio-Real,
Consul général d'Espagne en Canada, etc.

I.

Les étrangers qui se proposent de commercer avec le Canada, doivent se rappeler d'abord, que le commerce du Canada se fait d'une manière bien différente de celui de la Grande Bretagne. Les douanes et les autres réglements diffèrent beaucoup du système établi en Angleterre. Les idées entretenues dans ces deux pays concernant le libre-échange * et les autres questions qui se rattachent au commerce ou à l'industrie, sont loin d'être identiques; de fait, comme je l'ai déjà dit, le Canada s'est fait un système de commerce pour lui-même.

Voici un tableau qui indique le commerce fait par l'Espagne et les provinces espagnoles des Indes Occidentales, avec la puissance du Canada, depuis 1872, jusqu'en 1877.

---

* Les élections de 1878 en sont une preuve. Le paragraphe précédent fut écrit en juillet 1878, pour former partie d'un rapport que je préparais alors. Les élections ont eu lieu en septembre 1878.

TABLEAU montrant le montant des importations de l'Espagne et des provinces espagnoles des Indes Occidentales faites par la Puissance du Canada ; ainsi que les exportations du Canada en Espagne et aux provinces espagnoles des Indes Occidentales, depuis le 1er juillet 1872 jusqu'au dernier rapport du commerce présenté au Parlement du Canada le 20 janvier 1878, distribué durant le mois de juin dernier, et compilé par le Consul Général d'Espagne.

	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.		
Année.	Espagne.	Indes Occidentales espagnoles	Espagne et Indes.	Espagne.	Indes Occidentales espagnoles.	Espagne et Indes.	Espagne.	Espagne et Indes.	TOTAL.
1872-73	477,886	1,143,241	1,621,127	25,080	1,624,191	1,649,271	502,966	2,767,432	3,270,398
1873-74	458,067	1,340,235	1,798,302	960	1,255,121	1,256,031	459,027	2,595,356	3,054,333
1874-75	383,484	1,116,440	1,499,924	7,300	1,042,001	1,049,301	390,784	2,158,441	2,549 225
1875-76	436,034	631,140	1,067,174	9,417	1,146,129	1,155,546	445,451	1,777,269	2,222,720
1876-77	278,098	563,451	841,549	62,659	1,284,375	1,347,034	340,757	1,847,826	2,188,583
$	2,033,569	4,794,507	6,828,076	105,416	6,351,817	6,457,233	2,138 985	11,146,324	13,285,309

On voit par le tableau précédent, que le montant du commerce fait durant ces cinq années entre le Canada et l'Espagne et les provinces espagnoles des Indes Occidentales, s'est élevé à $13,285,309.

Le montant du commerce fait par le Canada avec tous les autres pays, durant la même période a été de..................................... $979,441,778
comme suit :—

Grande Bretagne...............	$480,344,263
Etats-Unis	414,124,890
Provinces de l'A. B. du Nord	15,502,379
Colonies anglaises des Indes Occidentales	15,009,996
Espagne et provinces espagnoles des Indes Occidentales......................	13,285,309

étant le cinquième en rang.

On remarquera, par le tableau ci-dessus, que le commerce entre l'Espagne et les provinces espagnoles des Indes Occidentales et le Canada a diminué annuellement depuis plusieurs années, pour un montant considérable. La cause de cette diminution est attribuée, par quelques-uns, en partie aux troubles qui ont existé dans l'isle de Cuba ; mais la véritable cause doit être attribuée au Canada lui-même par rapport à ses importations de sucre brut et des mélasses des provinces espagnoles des Indes Occidentales ; et l'on trouve la preuve de cet avancé dans le rapport du commerce avec le Porto-Rico, qui vient d'être publié.

En 1870, l'Espagne et ses provinces des Indes Occidentales, occupaient le premier rang, après l'Angleterre, mère-patrie du Canada, la République des Etats-Unis et les possessions britanniques en Amérique. Et les articles importés au Canada, tels qu'on les verra par les tableaux ci-dessous, prouveront que

c'est précisément dans cette branche même du sucre que la diminution s'est fait particulièrement sentir. Le résultat de cette politique a été spécialement funeste au Canada. Le commerce du sucre a été exclusivement placé entre les mains des Etats-Unis. Les raffineries de sucre canadiennes se sont fermées et des milliers d'ouvriers furent, en conséquence, privés de travail et par là, du moyen de soutenir leurs familles au Canada, et ont quitté le pays dans l'espoir de trouver occupation ailleurs. Réduits à l'état le plus déplorable, ces malheureux acceptaient toute espèce d'emploi, pourvu qu'il pût les sauver de la misère qui les ménaçait au Canada ; de là l'immense émigration des canadiens qui s'est faite durant plusieurs années, pendant lesquelles on remarque le décroissement constant du commerce de l'Espagne avec le Canada. Le commerce a été, pour ainsi-dire, suspendu entre ces deux pays.

Aucun vaisseau ne laissera les ports du Canada avec une cargaison de produits canadiens, tant qu'on n'aura pas la certitude qu'il pourra remporter en retour avec profit, une cargaison de l'Espagne ou des provinces ultramarine espagnoles. C'est le Canada qui souffre le plus de cet ordre de choses ; car, au point de vue du commerce, il n'est pas indispensable pour l'Espagne de vendre ses produits au Canada plutôt qu'aux Etats-Unis. Mais quand on compare le prix de ces produits, livrés directement au Canada par l'Espagne, ou importés des Etats-Unis, que voit-on ? Que le fret en plus, les commissions et les autres charges, (que l'on trouvera plus bas et que j'ai compilé d'après un article de la *Gazette de Montréal*, du 8 octobre dernier, qui corrobore entièrement mon opinion sur ce sujet); ainsi que les profits du raffineur et de l'importateur augmentent énormement le prix du sucre.

On comprendra mieux les pertes que le Canada a souffertes en lisant les tableaux ci-dessous :

IMPORTATIONS DES PRINCIPAUX PRODUITS ESPAGNOLS EN 1877 (CANADA).

	Voie directe.	*Voie des Etats-Unis.*
Tabac	$ 372	$ 74,325
Cocoa	8	2,668
Citrons et oranges	575	90,373
Raisins de Corinthe	19,909	49,968
Figues	2,044	6,536
Raisins secs	183,605	152,052
Raisins	301	21,424
Noix	7,614	10,060
Fruits divers	543	80,221
Huile	Nil.	13,017
	$214,971	$500,644

Afin de prouver en même temps que la guerre à Cuba a été pour très-peu de chose dans cette diminution de commerce entre le Canada et les provinces espagnoles des Indes Occidentales, je soumets le rapport du commerce fait avec le Porto-Rico où il n'y a pas eu de guerre :

1877.

IMPORTATIONS EN PORTO-RICO.

	Du Canada et de Terreneuve.	*Des Etats-Unis.*
Morue	$ 300,387	$ 95,601
Cerceaux en bois	8,200	44,943
Harengs salés	28,182	8,424
" fumés	894	1,084
A reporter	$337,663	$150,052

Report......	$337,663	$150,052
Avoine	2,637	1,181
Sucre raffiné.....................	Nil.	1,823
Bocoys (en pièces)..............	4,816	226,480
Poisson commun	19,096	12,192
Bœuf salé.......	1,098	18,324
Porc salé	1,155	133,710
Ognons	1,055	19,928
Farine......	500	433,337
Lard	4,828	179,701
Beurre.............................	1,612	30,675
Patates.............................	385	32,065
Fromage...........................	2,635	49,627
Betteraves........................	119	1,733
Saumon...........................	1,929	234
Planches (pichipen)...........	5,114	45,991
" en pin blanc........	26,471	80,660
Tejamani..........................	215,30	15,439
	$432,643	$1,433,152

EXPORTATIONS.

Sucre..............................	$9,452	$3,043,262
Jus..................................	9,918	616,554
	$19,370	$3,659,816

1875.

IMPORTATIONS EN PORTO-RICO.

	Du Canada et de Terreneuve.	*Des Etats-Unis.*
Morue	$1,280,272	$563,626
Cerceaux	3,781	135,009
Harengs salés..................	79,980	53,805
A reporter.......	$1,364,033	$752,440

Report.....	$1,364,033	$752,440
Bocoys (en pièces).............	Nil.	616,920
Poisson commun..................	148,160	65,360
Porc salé	1,875	433,500
Ognons	Nil.	94,322
Farine	1,125	1,334,445
Beurre.............................	3,704	245,728
Patates	19,732	29,817
Fromage...........................	Nil.	253,606
Saumon	2,925	Nil.
Planches (pichipen)...........	Nil.	153,560
" pin blanc............	29,062	308,680
Tejamani..........................	10,727	35,185
	$1,581,343	$4,323,563

EXPORTATIONS.

Sucre	$658,803	$14,191,560
Jus	96,975	2,480,812
Oranges douces................	2,375	138,750
	$758,153	$16,811,122

Il faut espérer que l'intérêt que le peuple du Canada porte à cette question tournera à l'avantage de ce pays, dans lequel j'ai l'honneur de représenter la nation espagnole, et qu'on remédiera bientôt au mal que je signale.

Mais si le Canada ne se montrait pas déjà disposé à prendre des mesures pour améliorer cet état de choses, il y aurait encore un autre moyen de le faire que j'indiquerai ailleurs.

Il est évident, que si les produits bruts étaient envoyés de Cuba en Espagne pour y être préparés, l'article ainsi raffiné pourrait être expédié au Canada à bien meilleur marché que s'il y était importé des Etats-Unis, parce que la main-d'œuvre aux Etats-Unis est de beaucoup plus élevée qu'en Espagne. Ainsi on pourrait importer en Canada un article absolument pur au profit des habitants de ce pays, et avec un grand bénéfice pour l'Espagne ; de manière que, au lieu d'une perte il en résulterait un bénéfice réel pour l'Espagne, pour les provinces ultramarines espagnoles et pour le Canada. Les bois magnifiques du Canada, et les autres produits que nous recevrions en échange, contribueraient à augmenter les relations commerciales, et ainsi un commerce avantageux pour les deux pays, au lieu de périr, serait favorisé et s'agrandirait.

Un article du *New-York Tribune*, reproduit par la *Gazette de Montréal* du 16 novembre 1878, fait référence comme suit à la falsification du sucre aux Etats-Unis :

" Il est connu, dit ce journal, que le gouvernement a des preuves évidentes que les sucres sont grandement falsifiés avec des ingrédients nuisibles à la santé, et qu'il en est de même pour ceux qui sont destinés à l'exportation, ce qui occasionne aussi une fraude réelle envers le gouvernement. Les importateurs prétendent que la perte causée au revenu des Etats-Unis par les fraudes pratiquées sur l'importation du sucre, s'élèvent à $5,000,000 annuellement. "

Cette question de la falsification du sucre a beaucoup occupé la presse depuis quelque temps ; mais ce qui suit peut résumer en grande partie tout ce qui a été dit sur ce sujet.

" En septembre dernier, il y a eu, à la douane de New-York, une investigation sur les fraudes qui se pratiquent pour tromper les autorités douanières, au sujet

des sucres. Un comité, présidé par un M. Wood, avait été chargé de faire cette investigation.

“ Les accusations étaient portées contre des raffineurs de sucre formant, paraît-il, une confrérie parfaitement organisée, comme on sait le faire aux Etats-Unis, sous le nom de *ring*, et qui volaient le revenu de plusieurs millions, chaque année, en trompant les douanes, dans les différentes marques, et réclamant les remises de droits, tel que pourvu par la loi, lorsque ces sucres, après avoir été raffinés, étaient réexpédiés à l'étranger.

‘ Outre ces faits, qui ont été prouvés d'après le rapport du comité (rapport que nous avons sous les yeux) il a aussi été prouvé, que dans les procédés des raffineries, on faisait usage de substances délétères, pour changer les marques du sucre, de sorte qu'on ne se contentait pas de voler le trésor, mais on empoisonnait le consommateur américain, et celui des autres pays aussi, en leur expédiant des sucres et sirops adultérés, sous le nom de *sucres raffinés et sirops purs* ; et pour ce dernier acte, c'est-à-dire, l'expédition d'articles délétères à l'étranger, on réclamait une remise partielle sur les droits de douane payés.

“ Deux des chefs de ces manufactures, du nom de Havemeyer et Humphey, ont été examinés devant le comité, et ont protesté qu'il n'y avait aucune fraude, au sujet des droits sur les sucres, ni aucune adultération. Mais plusieurs importateurs et raffineurs honnêtes ont aussi donné leurs témoignages et jeté du jour sur la question.

“ Au moyen de chiffres officiels, pris au département du trésor, à Washington, on a pu constater les quantités de sucre requis en 1876 et 1877, et aussi ce qui a été réçu, à New-York, en particulier, depuis le commencement de l'année 1878. Ces chiffres, mis en regard des recettes, attestent, pour 1876, un déficit de

$4,084,080 ; pour 1877, un déficit de $5,367,449 : et pour New-York, seul, 1878, un déficit de $4,578,553.

“ Les chiffres donnent aussi la quantité de sucre et sirop consommée dans les Etats-Unis. et ce qui a été exporté après avoir été raffiné.

“ Les procédés chimiques par lesquelles on fait du sucre de haute marque avec de la matière commune sont des secrets qu'on n'aime pas à faire connaître ; cependant on sait que le muriate d'étain, l'acide sulphurique et le bisulphate de chaux, jouent un grand rôle dans cette transformation de mauvais sucre qui en impose par une couleur belle et brillante.

“ Pour ajouter au volume du sucre, on y mêle aussi de l'empois et de la farine commune. Cela ajoute encore à la blancheur, sans toutefois être préjudiciable à la santé. Mais celui qui achète du sucre n'entend pas acheter de l'empois, ou de la farine ; c'est du sucre qu'il lui faut.

“ Les chimistes engagés dans les raffineries sont des gens très-versés dans leur art ; il leur est facile de faire prendre le change aux officiers de douane, au sujet des marques du sucre, et aussi de donner au sucre et au sirop, après qu'ils ont été soumis aux opérations de la raffinerie, une couleur et un éclat qui trompent l'œil des acheteurs. Il pourrait aussi se faire que quelques officiers de douane se trouvassent impliqués dans ces fraudes.

“ A l'heure qu'il est, tout le monde sait qu'il est d'une nécessité impérieuse de protéger le public contre les adultérations délétères, et le trésor des Etats-Unis contre le vol de 9 à 10 millions de dollars par année, par des exemptions de droits sur les sucres importés et par des remises sur les sucres raffinés réexportés. On comprend aussi, qu'il est temps de mettre un frein aux adultérations si préjudiciables à la santé des acheteurs.

" Le tout doit être porté devant le Congrès à Washington à sa prochaine réunion."

Quelle que soit l'étendue de ces falsifications, et quelles que soient les résolutions que le Congrès des Etats-Unis puisse adopter, elles seront naturellement dans l'intérêt des Etats-Unis mêmes, et non pas dans ceux du Canada ni de Cuba. Maintenant, il est un fait irrécusable et frappant, c'est que les canadiens et tous ceux qui importent leur sucre des Etats-Unis, tout en payant aussi cher, et même plus, par livre, que quand ils le fabriquaient eux-mêmes, ont encore à payer le prix d'un sucre pur, pour ce qui n'est que de la glaise blanche ou jaune sous forme de poudre ou de pains. Le tableau ci-dessous indiquant le montant des droits perçus sur le sucre, fait voir en même temps qu'on consume actuellement plus de sucre qu'autrefois. On devrait cependant raisonnablement supposer que la consommation du sucre dans ces temps de gêne et de misère devrait être moindre ; ce qui arriverait, si cet article était aussi pur qu'autrefois.

Mais en conséquence de la falsification mentionnée, il faut une plus grande quantité de ce mélange pour produire le même effet qu'une quantité donnée de sucre pur. *Ainsi, le peuple paie le haut prix pour un objet falsifié, et se trouve en outre forcé d'en acheter une plus grande quantité.*

Je crois avoir raison en disant que l'amélioration de cet état de choses est de la plus haute importance, car il s'agit, à part du commerce *bona fide* du pays, d'une autre question que non-seulement moi, mais le gouvernement du pays a à cœur, et sur laquelle il veille, sans doute, avec la plus grande sollicitude ; je veux dire, du bien de tous les habitants, comme opposé au profit de quelques spéculateurs malhonnêtes.

Suivent à la prochaine page les tableaux susdits :

Sucre entré aux douanes du Canada pour consommation pendant huit ans 1870–1877.

D'où importé.	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Grande-Bretagne........................	313,002	820,704	1,380,406	1,354,987	1,333,583	1,701,466	1,449,337	2,579,031
Etats-Unis	578,435	615,500	601,921	1,684,447	1,673,607	1,326,208	2,106,882	1,942,709
Belgique....................................	401	....	24,177	106.414	....	....	....	....
Hollande....................................	4,043	676	2,444	11,363	13.000	....	704	489
Indes Occidentales anglaises.........	430,367	285,057	510,207	533,881	476,439	519.995	385,045	198,758
Indes Occidentales espagnoles.......	1,748,138	1,353,960	935,319	472,529	805,080	699,099	332,966	292,524
Province de l'Amérique B. du Nord.	150,548	325,527	308,262	175.695	....	....	....	....
Allemagne..................................	1,677	3,474	415	35,268	....	156	....	1,341
Indes Occidentales françaises.........	2,566	4,560	7,365	27,605	15,286	22,373	10,725	2,739
Indes Occidentales hollandaises.....	1,615	442	....	66	....	34,185	52,336	635
Guyane britannique......................	521	14,230	....	....	22,265	2,290	58,836	62,783
St. Pierre et Miquelon..................	10	8	189	59	142	276	2	177
Guyane hollandaise......................	67	....	....	....	....	....	....	....
Isle Prince-Edouard.....................	14	14	241	9,614	....	....	....	....
Jersey..	76	....	355	....	....	619	75	....
Indes Occidentales (non spécifiées).	....	1,396	2,779	....	....	....	....	....
Terreneuve.................................	....	502	....	....	92,154	14,680	1	1,088
Indes Occidentales danoises.........	....	931	....	....	459	71,344	8,100	2,220
Brésil..	....	....	81,091	411,033	414,258	278,311	286.234	....
Isles Sandwich	....	....	52,403	....	....	....	44,529	48,512
Espagne	....	....	....	138	419	....	....	....
Honolulu....................................	....	....	....	55,176	50,885	43,515	....	....
Amerique du Sud.........................	....	....	....	....	93	....	....	....
Chine...	....	....	....	....	....	....	69	1,158
Pérou...	....	....	....	....	....	....	1,183	3,548
Indes Orientales hollandaises........	....	....	....	....	....	....	116,076	....

Droits payés sur le sucre importé en Canada pendant huit ans 1870–1877.

D'où importé.	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Grande-Bretagne	126,555	344,562	563,603	561,549	596,169	733,495	677,373	1,139,210
Etats-Unis	248,995	260,217	242,144	682,715	693,834	566,638	925,382	790,162
Belgique	153	....	9,801	44,944	....	....	....	....
Hollande	1566	251	908	4,441	5,058	....	274	20,277
Indes Occidentales anglaises	191,057	128,938	231,127	238,175	223,690	248,641	179,382	89,238
Indes Occidentales espagnoles	714,842	622,031	419,062	293,385	580,076	357,450	163,266	136,687
Province de l'Amérique B. du Nord	67,559	149,168	151,075	78,017	....	....	....	....
Allemagne	636	1,334	112	15,663	....	61	....	556
Indes Occidentales françaises	1,146	1,981	3,316	12,339	7,108	10,685	5,174	1,381
Indes Occidentales hollandaises	688	223	....	28	....	....	21,162	279
Guyane britannique	226	119	....	....	9,788	10,41	26,961	27,637
St. Pierre et Miquelon	4	3	77	20	53	112	1	66
Guyane hollandaise	33	....	....	....	....	....	....	....
Isle du Prince Edouard	5	5	90	4,052	....	....	....	....
Jersey	26	....	133	....	....	253	31	....
Indes Occidentales (non spécifiées)	....	628	1,256	....	....	....	....	....
Terreneuve	....	222	....	....	44,080	6,999	....	448
Indes Occidentales danoises	....	401	....	....	195	30,884	3,992	911
Brésil	....	....	39,789	178,590	194,111	124,442	120,279	....
Isles Sandwich	....	....	16,855	....	....	....	18,308	19,676
Espagne	....	....	....	58	17	....	....	....
Honolulu	....	....	....	21,897	24,832	17,889	....	....
Amérique du Sud	....	....	....	....	41	....	....	....
Chine	....	....	....	....	....	....	43	571
Pérou	....	....	....	....	....	....	560	1,622
Indes Orientales hollandaises	....	....	....	....	....	12,831	45,220	....

Afin de montrer la quantité minime du sucre consommé au Canada, qui s'importe directement de l'île de Cuba, je soumets la lettre et document officiel ci-dessous, renfermant tous les détails possibles, et qui m'ont été fournis avec sa courtoisie habituelle par M. J. Johnson, le distingué Commissaire des Douanes de la Confédération :

Département des Douanes.

Ottawa, 4 juillet 1877.

Monsieur le Comte,

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joints, les rapports des différents ports auxquels le sucre et les mélasses ont été importés de Cuba pendant les cinq mois spécifiés dans votre lettre du 12 juin dernier.

J'espère que les informations renfermées sous ce pli, serviront à l'objet que votre gouvernement a en vue. Quoique les rapports ne soient pas tout-à-fait dans la même forme que le blanc que vous m'avez envoyé, il s'en rapproche autant que nos livres et documents le permettent ; et je crois qu'il renferme tous les renseignements essentiels.

Je crois devoir remarquer que les valeurs données, comprennent le coût des caisses, et de toutes les dépenses d'embarcation.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

J. Johnson,

Com. des douanes.

Ilmo. Sr. Conde de Premio-Real,
Consul-Général d'Espagne au Canada, etc.

Avant d'introduire ces tableaux dans ces pages il faut observer que, quoique l'on pourrait dire que le port de Montréal n'est pas un port d'hiver, la même remarque ne s'applique point aux ports des provinces maritimes.

ETAT des sucres et mélasses importés au port de Montréal, de l'Isle de Cuba, pendant les mois de janvier, février, mars, avril et mai, 1875.

1875 Date.	Genre de vaisseau.	Drapeau.	Nom du vaisseau.	Port d'où parti.	SUCRES. Description des emballages.	Classe ou qualité de sucre.	Quantité	Valeur	MÉLASSES.
								$	
Mars 30	....	....	Palestine.	Cienfuegos	461 bls et 36 tcs	No. 9 et au-dessus.	750,191	24,128	
Mai 7	Goëlette.	Américain.	Chas. Moeford.	Havana et Cardenas.	271 bls et 54 tcs 242 bls	No. 9 à 13. Au-dessous de No. 9.	405,850 342,253	12,606 10,631	NIL.
" 18	Brick.	Anglais.	John Good.	Havana et Matanzas.	508 bls et 54 boîtes	Au-dessous de No. 9.	742,466	23,180	
" "	"	"	Emily.	Cardenas.	403 bls et 75 boîtes	No. 9 à 13.	597,525	18,384	
" "	Barque.	Américain.	Norton Good.	"	603 bls et 63 tcs	Au-dessous de No. 9.	850,605	26,163	
						Total	3,688,890	115,092	

W. B. SIMPSON, *Collecteur.*

Etat des sucres et mélasses importés au port de de janvier, février, mars,

Date.	Genre de vaisseau.	Drapeau.	Nom du vaisseau.	Port d'où parti.	SUCRES. Description des emballages. Boucauts	Trs.	Bls.
1875							
Fev. 10	Brigantin.	Anglais.	Lockiel.	Cienfuegos	....	....	....
" 16	"	"	Mirella.	"	....	...	...
" 22	"	"	Ida.	"	....	....	....
" 23	"	"	Jane E. Hala.	"	....	....	....
" 23	"	"	Eureka.	"	......	...	....
" 23	Goëlette.	"	Bella.	"	....	....	....
Mars 1	Brigantin.	"	Halifax.	"	......	....	....
" 12	"	"	Daisy.	"	....	....	...
" 13	"	"	Thalia.	"	....	....	....
" 18	"	"	M. H. Morris.	"	....	...	....
" 18	"	"	Premier.	"	....	....	...
" 18	"	"	Kenuck.	"	....	...	....
" 23	"	"	Empress.	"	....	....	....
" 24	Goëlette.	"	Wm. Hayes.	"	....	....	....
" 25	Brigantin.	"	Florence.	"	....	...	....
" 29	Goëlette.	"	Annie May.	"	....	....	...
" 29	Brigantin.	"	Spanish Marie.	"	....	...	....
" 29	"	"	Sappho.	"	....	...	...
" 29	"	"	Daltie.	"	....	....	...
" 30	"	"	Fortune.	"	....	....	...
" 30	"	"	Louise.	"	....	....	...
Avril 5	Goëlette.	"	Albert L.	"	105	22	...
" 7	Brigantin.	"	Edith.	"	....	...	...
" 7	"	"	Evangeline.	"	......	...	...
" 7	"	"	Chieftain.	"	....	....	...
" 9	"	"	Thos. Albert.	"	....	....	...
" 9	"	"	Montrose.	"	....	....	...
" 9	"	"	Mary.	"	....	....	...
" 10	"	"	Delta.	"	....	....	...
" 27	"	"	Kingston.	"	....	...	...
" 27	"	"	Laurella.	"	....	...	...
Mai 4	"	"	Minnie Crouan.	"	....	....	...
" 4	Goëlette.	"	Ocean Lilly.	"	....	...	...
" 14	Brigantin.	"	Peter Roberts.	"	....	....	...
" 17	"	"	Dochiel.	"	....	....	....
" 18	"	"	Arabel.	"	....	...	...
" 21	Goëlette.	"	Mirella.	"	....	....	...
" 26	Brigantin.	"	Edua.	"	....	....	...
				Total......	105	22	

* La quantité et valeur de chaque description d'emballage

Halifax, N. E., de l'Isle du Cuba, pendant les mois avril et mai, 1875.

SUCRES.			MÉLASSES.				
Classe ou qualité de sucre.	Quantité *	Valeur. *	Description des emballages.			Quantité. *	Valeur. *
		$	Tonnes.	Trs.	Bls.		$
....	....	....	171	27	12	27,034	5,575
....	....	....	181	25	24	28,526	5,928
....	....	....	289	41	11	42,764	8,789
....	....	....	181	15	11	26,740	5,468
....	....	....	243	32	29	36,364	7,486
....	....	....	133	18	5	20,306	4,160
....	....	....	256	86	50	44,774	9,254
....	....	....	160	22	20	25,895	5,255
....	....	....	215	17	28	30,852	6,388
....	....	....	198	37	32	30,979	6,412
....	....	....	237	28	18	35,106	7,224
....	....	....	176	19	10	25,537	5,255
....	....	....	279	33	26	41,554	8,533
....	....	....	259	30	11	37,730	7,811
....	....	....	240	32	20	35.461	7,361
....	....	....	177	21	13	26,654	5,506
....	....	....	158	16	6	23,249	4,788
....	....	....	272	28	9	39,170	8,067
....	....	....	155	27	22	24.689	5.082
....	....	....	198	26	16	31,069	6.356
....	....	....	181	36	18	29,014	5,992
....	190,990	6,497	.....	...	...	....	....
....	....	....	283	32	28	42,647	8,756
....	....	....	215	30	16	31,802	6,574
....	....	....	211	28	38	32.963	6,782
....	....	....	171	23	18	25,254	5,235
....	....	....	156	12	5	22,864	4,675
....	....	....	135	18	18	27,930	5,778
....	....	....	241	21	10	35,175	7,221
....	....	....	149	32	6	22,651	4.702
....	....	....	255	27	24	38,662	7,949
....	....	....	129	26	27	20,673	4,287
....	....	....	195	20	15	29,187	5,983
....	....	....	242	36	22	38,000	7,888
....	....	....	176	25	12	26,683	5,514
....	....	....	313	31	6	43,946	9,092
....	....	....	177	30	18	27,847	5,763
....	....	....	163	28	26	25,670	5,341
	190.990	$6.497	7,570	1,035	680	1,175,424	$238,230

doivent être données à part.

W. ROSS, *Collecteur.*

ETAT des sucres et mélasses importés au port de
de janvier, février, mars,

Date.	Genre de vaisseau.	Drapeau.	Nom du vaisseau.	Port d'où parti.	SUCRES. Description des emballages.
1875.					
Mars 29	Brigantin.	Anglais.	Pronto.	Cienfuegos	....

* 11 lbs. égale à un gallon.

ETAT des sucres et mélasses importés au port de
de janvier, février, mars,

Date.	Genre de vaisseau.	Drapeau.	Nom du vaisseau.	Port d'où parti	SUCRES. Description des emballages.
1875.					
Fév. 27	....	Anglais.	Kittie Stevens.	Cienfuegos	....
" "	....	....	"	"	Partie d'un baril.
Avril 13	Brick.	Anglais.	Pronto.	"	....
Mai 25	Goëlette.	"	Sinope.	"	....

Yarmouth, N. E., de l'Isle de Cuba, pendant les mois avril et mai, 1875.

SUCRES.			MÉLASSES.		
Classe ou qualité de sucre	Quantité	Valeur.	Description des emballages.	Quantité.	Valeur.
				Lbs. *	$
....	....	....	38 tonnes. 25 tierces. 12 barils.	58,025 21,565 4,625	909 338 71
			Total......	84,215	$1,318

H. A. HOOD, *Collecteur.*

St.-Jean, N. B., de l'Isle de Cuba, pendant les mois avril et mai, 1875.

SUCRES.			MÉLASSES.		
Classe ou qualité de sucre.	Qnantité	Valeur.	Description des emballages.	Quantité.	Valeurs.
	Lbs.	$		Gallons.	$
....	....	....	263 tonnes. 40 tierces. 17 barils.	36,490	7,363
Au-dessus n° 13 d. s.	100	3	1 baril.	30	8
....	....	....	130 tonnes. 15 tierces. 5 barils.	19,154	4,137
....	....	....	233 tonnes. 33 tierces. 24 barils.	35,183	7,976
Total......	100	$3	....	90,857	$19,484

J. R. RUEL, *Collecteur.*

ETAT des sucres et mélasses importés au port de
de janvier, février, mars,

Date.	Genre de vaisseau.	Drapeau.	Nom du vaisseau.	Port d'où parti.	SUCRES. Description des Emballages.
1875					
Mars 18	Goëlette...	Etats-Unis	Starlight...........	Cienfuegos	....
Avril 24	Goëlette....	Canadien ..	Cuba............	Cienfuegos	....
Mai 29	Goëlette....	Canadien ..	Julia Amerrit...	Cardenas...	....

Saint Stephen, N. B., de l'Isle du Cuba, pendant les mois avril et mai, 1875.

SUCRES.			MÉLASSES.		
Classe ou qualité de sucre.	Quantité.	Valeur.	Description des emballages.	Quantité.	Valeur.
				Gallons.	$
Nil..	....	....	123 tonnes.	17,576	3,932 00
			42 tierces.	3,237	724 00
			36 barils.	1,388	311 00
				22,201	4,967 00
Nil........	....	....	117 tonnes.	15,361	3,562 00
			19 tierces.	1,390	322 00
			18 barils.	715	166 00
				17,466	4,050 00
Nil........	....	....	295 tonnes.	42,502	9,520 00
			30 tierces.	1,733	388 00
				44,235	9,908 00

H. WEBBER, *Collecteur.*

ETAT des sucres et mélasses importés au port de
de janvier, février, mars,

Date.	Genre de vaisseau	Drapeau.	Nom du vaisseau.	Port d'où parti.	SUCRES. Description des Emballages.
1875					
Mars 10	Goëlette....	Etats-Unis.	Starlight	Cienfuegos	....
Avril 9	Goëlette. ..	Anglais.....	Cuba	Cienfuegos	....
Avril 24	Goëlette.....	Anglais.....	Cuba	Cienfuegos	....

* 11 livres égales à un gallon.

St. Andrews, de l'Isle du Cuba, pendant les mois avril et mai, 1875.

SUCRES.			MÉLASSES.		
Classe ou qualité du sucre.	Quantité	Valeur.	Description des emballages.	Quantité.	Valeur.
				Lbs *	$
....	....	....	71 tonnes.	112,707	2,254
			10 tierces.	8,426	169
			10 barils.	4,345	87
				125,478	2,510
....	....	....	19 tonnes.	30,250	619
....	....	....	80 tonnes.	124,762	2,555
			2 tierces.	1,617	32
			2 barils.	836	15
		Total..	....	127,215	2,602

C. M. GAVE, *Collecteur.*

Pour le moment, après ces données, je laisse de côté la question du sucre, et j'en viens à une autre très-importante pour une des grandes industries du Canada, et qui préoccupe beaucoup l'esprit public en ce moment.

Je veux parler des négociations qui sont maintenant pendantes entre le gouvernement français et celui du Canada relativement aux vins rouges de la France et aux vaisseaux du Canada. Qu'un traité analogue à celui qui est maintenant sous considération, puisse se faire avec l'Espagne, avec un égal avantage et même avec moins de difficultés; c'est ce que je vais tâcher de démontrer. En traitant cette question je ne prétends pas ralentir le zèle de ceux qui ont pris à cœur l'accomplissement de ce traité là : car tout en soutenant que le Canada retirerait de grands avantages en faisant un semblable traité avec l'Espagne, je sais qu'il y a de fortes raisons pour qu'un traité de ce genre soit conclu avec la France.

Personne ne peut nier que les vins communs d'Espagne ne soient supérieurs à ceux de même prix qui viennent de France, et que ce fait a été admis depuis des siècles. J'ai sous les yeux une liste des vins de la maison Antonio Sedó, membre du parlement espagnol, à des prix qui défient la compétition française ou autre, avec l'immense avantage d'être absolument purs.

Cette liste comprend outre les vins spéciaux du Priorato et autres, le madère, claret, etc., car l'Espagne jouit d'un sol si varié, qu'elle peut produire tous les fruits qui croissent dans la zone tempérée. De sorte qu'on y trouve toutes les différentes espèces de raisins qui conviennent aux diverses sortes de vins, dans un aussi haut dégré de perfection que dans les endroits où elles croissent naturellement. On choisit avec soin et sans trouble le sol et le climat qui correspondent à ceux d'où le raisin est tiré.

Messieurs W. et A. Gilbey, marchands de vin en Angleterre, et qui ont de grands intérêts dans le commerce des vins de la France, écrivaient dernièrement ce qui suit :

“ Il est facile de prévoir, que dans les provinces de l'Espagne qui produisent les vins rouges, se trouve la source d'un commerce vaste et croissant, non-seulement avec l'Angleterre, *mais aussi avec les autres pays.* Une grande quantité des vins rouges d'Espagne a été importée sur le marché anglais depuis peu d'années. Le sol et le climat de l'Espagne sont tellement semblables à ceux du Portugal, et la culture de la vigne tellement identique, que ces vins rouges seront facilement trouvés exactement comme les *port-wines* du Duero.

“ Il est hors de doute que l'introduction de ces *port-wines* espagnols, comme on les appelle, a satisfait un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps, c'est-à-dire, l'introduction sur notre marché d'un vin généreux qui a du corps, à un prix modéré.

“ L'introduction de ces vins en Angleterre est due en grande partie à la réduction des droits qui fut faite en 1860. Ils se sont tellement accrédités sur nos marchés depuis cette époque que la consommation annuelle de l'Angleterre s'élève aujourd'hui à pas moins de 1,000,000 de gallons.

“ A mesure que ces vins seront connus, leur ressemblance avec ceux du Portugal et la modicité de leur prix les feront rechercher d'avantage sur nos marchés.”

Ces messieurs ajoutent encore : “ le climat de l'Espagne, et la température du pays sont favorables à l'amélioration et à la maturité du vin après sa première fermentation.

“ Pendant l'année 1868, l'Angleterre a importé de l'Espagne 6,381,883 gallons de vin blanc, et 949,980 gallons

de vins rouges, ou à-peu-près la moitié de l'importation totale de cette année-là.

" Cette grande consommation de vin provenant d'un seul pays montre l'appréciation générale, que l'on fait des vins d'Espagne, ainsi que leur bonnes qualités."

Et de plus, ajoutent les mêmes marchands : " La position géographique de l'Espagne lui donne des avantages naturels supérieurs à ceux de la France."

Après avoir cité l'opinion de ces messieurs, je crois devoir ajouter que le gouvernement espagnol exerce la plus grande surveillance pour qu'aucunes imitations délétères ou compositions chimiques ne soient offertes au public sous le nom de vin, et l'on a passé à cet effet la loi sévère qui suit :

" 1° Nul établissement ayant pour but l'amélioration l'imitation ou la manufacture artificielle des vins, ne pourra être ouvert sans avoir obtenu, au préalable, une license d'une autorité compétente.

" Il sera permis d'améliorer les vins du pays au moyen de substances qui ne sont point nuisibles à la santé.

" 2° D'imiter des vins étrangers ou du pays au moyen de substances non nuisibles à la santé.

" 3° De manufacturer des vins produits directement par la fermentation du jus ou de la sève des fruits ou autres substances végétales.

" 4° De manufacturer des vins artificiels sans fermentation du jus des fruits, et aux moyens de préparations non nuisibles à la santé, ni dans leurs éléments, ni dans leur combinaison.

" 5° Les établissements consacrés aux industries mentionnées dans la clause précédente, devront indiquer sur leurs enveloppes la nature de ce qu'elles contiennent. Le nom de la manufacture ainsi que celui de la ville où elle est située devra se trouver en caractères lisibles sur leurs caisses. Les établissements mentionnés dans

le troisième paragraphe, devront aussi indiquer sur leurs enveloppes et leurs caisses, la substance naturelle avec laquelle le vin est fait; et ceux qui sont mentionnés dans la quatrième clause devront aussi spécifier la qualité artificielle de la manufacture.

"6° Tous ces établissements seront visités une fois tous les trois mois par un chimiste nommé par le gouvernement.

"7° Quiconque exploitera de telles manufactures sans licence, encourra une amende de $50, si cette amende est imposée par le gouvernement ; et de $25, si elle est imposée par le maire ; et ne pourra continuer jusqu'à ce que la licence ait été obtenue. Toute infraction à une des conditions d'une licence sera passible d'une amende de $25 ou de $15 tel que ci-dessus imposée."

Cependant dans les autres pays de l'Europe, cette imitation et composition des vins se pratiquent ouvertement sans autant de surveillance de la part des gouvernements des dits pays.

On a même permis l'impression de certains livres, et ici-même, au Canada, on permet à des colporteurs de vendre des prescriptions pour manufacturer toutes sortes de liqueurs au moyens de préparations chimiques.

Maintenant, voici une liste des prix des vins espagnols des meilleures maisons de l'Espagne.

PRIORATO.

Vins généreux qui ont remporté des médailles d'or à l'exposition de Paris, en 1867, Vienne, 1873, Philadelphie, 1875, Madrid, 1876, etc., etc.

MARQUE.

A. Sedó'.—Vigneron.—Reus.

Afin de faire connaître ces vins si délicats, les prix en sont fixés dorénavant comme suit :

QUALITÉ.			PRIX. bouteille	Caisse de 12 blles.
			c.	$. c.
Muscatel rose	de 40 ans	..	70	1
White Port	35	..	55	6.30
Malvoisie	30	..	55	6.30
Nectar	27	..	55	6.30
Muscatel doux	24	..	50	5.75
" sec	22	..	50	5.75
Machabée	20	..	50	5.75
Madère	18	.	45	5.15
Claret sec	18	..	45	5.15
Vieux sec de 1re classe	24	..	45	5.15
Rose doux	14	..	45	5.15
" sec	14	..	40	4.60
Oro sec	12	..	40	4.60
Blanc sec	12	..	40	4.60
Old Port	12	..	40	4.60
Vieux doux	12	..	40	4.60

Des caisses contenant chacune 2 bouteilles muscatel doux, 2 machabée, 2 malvoisie, 2 vieux sec de 1ère classe, 2 muscatel rose, 2 white port. Total, 12 bottles, $6.20.

Des caisses contenant chacune 2 bouteilles de muscatel doux, 2 old port, 2 vieux sec de première classe, 2 oro sec, et 2 madère. Total, 12 bouteilles, $4.90.

Des caisses contenant chacune deux bouteilles de muscatel doux, 1 machabée, 1 malvoisie sec, 1 vieux sec de 1ère classe, 1 oro sec, 1 madère, 1 muscatel sec, 1 nectar, 1 old port. Total, 12 bouteilles, $5.60.

Plusieurs personnes intéressées à nuire au commerce du vin fait entre l'Espagne et le Canada, ont répété bien souvent, que ces vins ne sont exportés qu'en grande quantité. Cependant cette maison offre d'expédier le vin en bouteilles, en caisse ou en fût. On voit aussi que ces vins ont obtenu les premiers prix aux expositions de Paris, Vienne, Philadelphie et Madrid.

Passons maintenant aux vins fins de Jerez. J'introduis les deux seuls circulaires qui m'ont été remises :

" 36, Mark Lane,
Londres, 20 mai 1878.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer, que relativement à la circulaire de Messieurs HERRAN ET CIE., de Jerez, j'ai accepté leur agence pour le Royaume-Uni et le Nord de l'Europe ; et que j'aurai beaucoup de plaisir à soumettre à votre approbation des échantillons de leurs sherries, dans l'espoir qu'après en avoir reconnu les bonnes qualités vous voudrez m'honorer de vos commandes.

Votre dévoué serviteur,
W. K. Georges.

PRIX D'ENVOI DES VINS SHERRY,
pâles, jaunes et bruns.

[ ]	£30
[J]	35
[D]	40
[L]	45
[H]	50
[G]	55
✡	60
[J] ✡ [H]	70
[V] ✡ [O]	80

[V] [V] [O] £90
Vieux vins supérieurs................de £90 en montant.
Amontillado.. £50 à £130
Manzanilla .... £45 à £ 90
Vins marque J H / X E R E Z .... £18 à £ 28

Billet à six mois de la date de mise-à-bord."

PRIX DU SHERRY.

JOSEPH C. GORDON,
JEREZ DE LA FRONTERA.
F. O. B. à Cadiz.

D. G.
GORDON
1795.

O	....	£13
OO	....	18
OOO	....	22
***	....	27
*** ***	....	34
*** *** ***	....	38
<>	....	44
<><>	....	50
<><><>	....	55
♓♓	....	60
♓♓♓	....	72

Finos.. £55 à 72
Amontillados..................................... £80 & 90
Montillas.. £34 & 110
Old Soleras...................................... £110 & 180

Billet à 6 mois de la mise-à-bord.

Address—JEREZ DE LA FRONTERA.
or—2, *Brabant Court,*
LONDON, E. C.

Pour les vins cotés ci-dessus de £80 à £90 les prix sur le marché anglais sont de £100 à £180, tandis qu'on ne donne aucune cote pour les *vieux Soleras*.

Le *British Mail*, en parlant de l'approvisionnement de vins d'Espagne dit :—

“Certainement le bas prix doit être en proportion de la qualité” (et c'est ainsi que j'envisage la question) “autrement le bas prix ne signifie rien, car les vins ont rarement failli.” Ceci confirme ce que Messieurs W. et A. Gibley ont dit dans leur traité sur les vins.

“Il faut se rappeler que l'Espagne est, sans exception le pays le plus sec de l'Europe, et n'est pas exposé à ces variations des saisons si communes dans les pays situés plus au nord ; c'est pourquoi, malgré que la vendange en Espagne puisse être plus abondante dans une année que dans une autre, cependant, grâce à sa belle température on n'y connait jamais une mauvaise récolte.”

Je donne, à présent, la liste des prix de Messrs. Quetton, St. George & Cie., importateurs de Montréal, afin de montrer les prix que l'on paie en Canada, pour quelques-uns des vins cotés ci-dessus.

QUETTON ST. GEORGES & CIE.,

Importateurs et producteurs de purs vins français, espagnols et allemands.

J. B. CARTWRIGHT ET CIE., seuls agents.
Bureau temporaire, 504, rue St. Paul, Montréal.

CATALOGUE ET LISTE DES PRIX.

SHERRIES.

Oro, délicieux, Sherry jaune................$18.00 la douz.

En Espagne, ainsi qu'au nord des Pyrennées, pays natal de M. St. Georges, il peut acheter des proprié-

taires de vignobles, plusieurs sortes de vins semblables à celui d'Oporto, égaux à ce dernier en qualité, mais d'un prix moins élevé. Ces vins sont exempts de la grande quantité d'alcool que contiennent les vins d'Oporto.

Les médecins les préfèrent généralement à ces derniers pour les personnes malades et convalescentes.

Valdepeñas,—claret espagnol, un des plus agréables vins de table..................................$6.00 la douz.

Ce vin peut être acheté en Espagne au prix de 10 centins par bouteille et moins, et comme il contient peu ou point d'alcool il paie des droits de douanes minimes.

MALVOISIE OU MALMSEY.

Vin blanc sucré et d'une odeur agréable...$9.50 la douz.

Les prix ci-dessus sont ceux du commerce en gros, d'une des maisons les plus libérales du Canada ; mais une fois passés aux mains des détailleurs, le prix augmente d'une manière incroyable, et de plus le consommateur n'a aucune garantie qu'il boit l'article pour lequel il paie si cher. Dans un des hotels de Montréal par exemple, on charge le prix suivant :

LISTES DES VINS.

SHERRY.

Amontillado, N° 1, supérieur....................	pinte	$3 00
Misa, meilleur, pâle..............................	"	2 00
Manzanilla, très-délicieux.........................	"	2 00
Le " Golden "—vin pour le diner.............	"	1 50
Wisdom & Warten.................................	"	3 00
Solera (?)..	"	1 50

Outre les avantages des prix, il y en a un autre qui intéresse le Canada directement, et qui le préoccupe

beaucoup aujourd'hui par rapport à la France, je veux parler de la construction des navires. Et sur ce point l'Espagne s'est déclarée amie sincère des canadiens. L'Espagne possède dans les îles Philippines des ressources immenses pour la construction des vaisseaux dans des forêts du meilleur bois du monde. Cependant elle ne fait aucun antagonisme à l'industrie de la construction des navires au Canada.

Ce que nous lisons dans la *Gazette Officielle* du Canada, 11 janvier 1879, démontre aussi le bon sentiment de l'Espagne envers le Canada, et qu'elle est bien disposée à son égard.

" Les propriétaires et les maîtres de vaisseaux sont informés que le gouvernement de l'Espagne a accordé aux vaisseaux canadiens qui font le commerce à Cuba, les avantages conférés par un ordre Royal en date du 14 décembre 1875, et ces navires seront, à l'avenir admis dans les ports de Cuba sans mesurage ; le tonnage mentionné dans le certificat d'enregistrement d'un navire étant accepté par les officiers du gouvernement espagnol comme étant le tonnage du dit navire."

Elle n'a pas, non plus érigé une muraille de la Chine contre l'enregistrement des navires construits au Canada, et non-seulement cela, mais elle a même réduit le tarif consulaire de 1 par cent qu'il était jusqu'à dernièrement, à ½ par cent pour l'enregistrement de tous les navires construits en pays étrangers.

Voici le tarif :

" Pour obtenir le droit d'arborer le pavillon espagnol, ou de prendre les couleurs espagnoles, tout commandant ou propriétaire de navire, excepté de ceux qui ont été construits en Espagne, devra, avant d'arborer tel pavillon, payer, en sus des honoraires pour tous procédés, documents et acte de vente, ½ par cent sur le prix du dit navire, tel que constaté dans le dit acte de vente."

Mais pour en revenir à notre sujet ce n'est pas sur les vins seulement que le Canada peut retirer des avantages en commerçant directement avec l'Espagne. J'ai déjà fait voir dans le tableau comparatif des importations directes et indirectes, qu'il n'y eût pas pour la valeur d'un centin d'huile d'olive importée directement de l'Espagne au Canada en 1877, tandis que le chiffre de l'importation de cet article était de $88,289, dont $40,166 venaient de l'Angleterre, et $13,017, des Etats-Unis qui ne produisent pas d'huile. Ceci n'a pas besoin de commentaire.

Il y a une autre branche de commerce largement encouragée au Canada, et dans laquelle on retirerait les plus grands avantages en établissant des communications directes avec l'Espagne. Je veux parler du commerce du tabac. Les tabacs fins de Cuba ne sont guère à la portée d'un certain nombre de ceux qui font usage de tabac, et en conséquence, des marchandises inférieures sont étalées au Canada, comme étant des produits du sol de Cuba, tandis qu'ils ne sont rien autre chose, que les productions les plus inférieures des Etats-Unis eux-mêmes.

Il existe en Espagne dans la peninsule une Régie du tabac, sous la surveillance immédiate du gouvernement, qui fournit un tabac fin au plus bas prix possible

---

BUREAU GÉNÉRAL DE RÉGIE D'ESPAGNE.

(*Direccion general de Rentas Estancadas, Madrid.*)

RÉGLEMENTS ET INSTRUCTIONS POUR L'EXPORTATION DES TABACS PROVENANT DES MANUFACTURES D'ESPAGNE.

1. Ceux qui veulent exporter des cigares des manufactures d'Espagne, doivent envoyer leur application au

Bureau Général de Régie, laquelle application doit porter :

1. Les quantités et qualités du tabac ; 2. la manufacture d'où on veut le recevoir ; 3. la destination et la consignation.

2. Il doit aussi y avoir, outre cette application, une garantie signée par un marchand, agent ou banquier, à l'effet de satisfaire au Bureau Général de Régie ; lequel marchand, agent ou banquier s'engage à payer la différence du prix de vente pour l'intérieur, dans le cas où telle garantie serait requise.

3. Les applications ne doivent faire mention que de boîtes entières, chacune desquelles contient les quantités suivantes :

POUR LES TABACS MANUFACTURÉS PAR KILOGRAMMES.

25 kilos. de tabac à priser de toute qualité.
24 " de cigares de la Havane manufacturés en Espagne.
28 " de cigares communs.
25 " de tabac supérieur, coupé fin.
25 " de tabac faible, coupé fin.
25 " de tabac demi-faible, coupé fin.
25 " de tabac de la Havane, coupé demi-fin.
25 " de tabac mêlé de la Havane et des iles Philippines, coupé demi-fin.
25 " de tabac supérieur, coupé demi-fin.
25 " de tabac commun des iles Philippines, coupé.
25 " de tabac commun de la Virginie et des iles Philippines, coupé.
25 " de tabac commun de la Virginie, coupé.
20 " de cigarettes en papier, communes, faibles.
20 " de cigarettes en papier, communes, demi-faibles.
20 " de cigarettes en papier, communes, fortes.

POUR LES TABACS MANUFACTURÉS PAR NOMBRES.

4,000 cigares Regalia d'Espagne.
4,000 cigares Conchas d'Espagne.
10,000 cigarettes en papier blanc ou coloré, longues, avec embouchure
10,000 cigarettes collées en papier blanc ou coloré, longues, avec embouchure.
10,000 cigarettes en papier blanc, courtes, avec embouchure.
25,000 cigarettes fines, courtes et faibles.
25,000 cigarettes fines, courtes et demi-faibles.
25,000 cigarettes fines, courtes et fortes.

4. Sitôt que le bureau général de Régie aura reçu les applications, il enverra à la manufacture désignée l'ordre de préparer et de livrer sous le plus court délai possible les articles mentionnés dans la dite application.

Dans le cas ou la manufacture ne pourrait, dans l'opinion du dit bureau, satisfaire à un ordre, l'applicant en sera informé.

5. Les tabacs destinés à l'exportation seront manufacturés de la même manière que les tabacs pour la consomption intérieure ; ils seront disposés en paquets et dans des enveloppes semblables, et sur les uns et les autres sera apposé un libelle ou une marque, avec les mots " Tabac pour exportation."

L'administration ne chargera pas de surplus pour les caisses et enveloppes dont le prix sera considéré comme inclus dans le tarif.

6. Le kilogramme ou mille cigares comprendra respectivement :

POUR LES TABACS MANUFACTURÉS PAR KILOGRAMMES, CHAQUE KILOGRAMME.

8 paquets de 125 grammes de tabac à priser de toute qualité.

140 cigares de la Havane, manufacturés en Espagne, en 7 paquets de 20 cigares chacun.

270 cigares communs en 6 paquets, de 45 cigares chacun.

8 paquets de 125 grammes de tabac supérieur coupé fin, faible ou demi-faible.

40 paquets de 25 grammes de tabac de la Havane coupé demi-fin, de tabac de la Havane et des iles Philippines, ou de tabac supérieur ; ou de tabac commun, des iles Philippines, ou de la Virginie et des iles Philippines, ou de la Virginie.

1500 cigarettes en papier, communes, faibles, en 50 petites boîtes de 40 cigarettes chacune.

1500 cigarettes en papier, communes, demi-faibles, en 60 petites boîtes de 25 cigarettes chacune.

1500 cigarettes en papier, communes, fortes, en 150 paquets de 10 cigarettes chacun, disposés en 5 rangées de 50 paquets chacune.

POUR LES ARTICLES MANUFACTURÉS PAR NOMBRE, PAR MILLE.

10 boîtes de cèdre contenant respectivement quatre paquets, chacun de 25 cigares Regalia d'Espagne, ou Conchas d'Espagne.

50 boîtes en carton contenant chacune, 20 cigarettes en papier, longues, avec embouchure, ou cigarettes longues, collées, ou cigarettes courtes avec embouchure.

40 petites boîtes en papier, contenant chacune, 25 cigarettes en papier, fines, courtes, soit faibles, demi-faibles, ou fortes.

7. Lorsque les tabacs qui constituent un ordre entier sont préparés, la manufacture les livre, dans des boîtes enveloppées de bandes, à l'applicant qui en prendra possession au dépôt.

L'applicant peut être présent, s'il le désire, à l'empaquetage et au placage des bandes sur les boîtes.

8. Avant de prendre possession des effets, l'applicant devra présenter à la manufacture un reçu du département convenable, prouvant qu'il a versé dans le trésor la valeur des articles aux prix mentionnés dans le tarif ci-annexé ; et à cet effet la manufacture lui donnera un certificat portant la quantité et la valeur du tabac.

Les surintendants de la manufacture ne permettront pas, sur leur propre responsabilité, qu'aucune livraison soit faite sans qu'on ait préalablement présenté le dit certificat.

9. Les manufactures donneront aux applicants les documents propres aux exportations, lesquels documents devront porter :

1. Les quantités et espèces de tabacs demandés ;

2. Les particularités sur le nombre et sur le poids brut de chaque caisse, et en détails, devront aussi être mentionnés sur les dites caisses.

3. La consignation des effets et leur point de destination ;

4. Le nom du navire qui doit les apporter, ou moyens de transport ;

5. La date probable à laquelle se fera le retour du certificat de la douane, prenant en considération le mode de transport.

Dans le cas de perte de tel document, un *duplicata* peut être envoyé sur une demande de l'applicant, à la fin de la preuve qu'il est obligé de faire

10. L'applicant doit prendre possession du tabac sous un délai de quinze jours à compter de la date où la manufacture donne avis que les effets demandés sont prêts, et au moment où il les reçoit, il doit les transporter à la station du chemin de fer, où au vaisseau

qui doit les rendre à leur point de destination étrangère ; et à défaut par lui de ce faire, les effets seront confisqués, à moins, toutefois, que ce délai ne soit occasionné par quelque cause indépendante de sa volonté, ou par force majeure, et dans ce dernier cas, l'applicant devra faire sa preuve.

11. Toute dépense s'élevant après que la manufacture aura fait livraison du tabac, sera à la charge de l'applicant.

12. L'administration ne sera responsable d'aucune réclame ayant rapport à la quantité, qualité, condition, ou aux imperfections du tabac, du moment qu'il aura été livré à l'applicant.

13. L'applicant sera tenu de présenter à l'autorité consulaire d'Espagne pour le district consulaire où il réside, la facture du tabac, en sorte que le dit fonctionnaire puisse certifier son exactitude quand au nombre et au poids bruts des caisses, et prendre connaissance des erreurs qui pourraient exister.

L'applicant présentera la dite facture ainsi certifiée au Bureau général de Régie, et ce bureau remettra la garantie exigée par la règle deuxième sitôt que l'exportation des tabacs qui y sont mentionnés sera prouvée.

14. Si l'applicant ne présente pas au Bureau général de Régie le document certifié par l'autorité consulaire d'Espagne sous le délai fixé, ou si le dit document, lorsqu'il est présenté n'est pas trouvé parfaitement exact, le dit Bureau général de Régie exigera des manufactures dont les exportations ne seront pas suffisamment prouvées la différence qui peut exister entre le prix d'exportation et le prix de vente pour l'intérieur.

Dans le cas où cette somme ne serait pas payé sous un délai de huit jours, elle sera collectée sur toutes personnes ayant signé la garantie dans la règle deuxième.

Le terme fixé pour présenter le certificat de la douane

est de quinze jours, à compter de la date mentionnée au dit certificat.

15. On ne permettra dans aucun cas que le tabac destiné à l'exportation soit introduit en Espagne ou dans les îles Baléares à l'effet d'y être distribué.

16. Les ventes faites par les manufactures pour l'exportation seront considérées comme des envois de tabac à l'administration économique de la province, de sorte que cette dernière peut montrer dans ses livres la vente qui en a été faite, leur valeur, et prouver que tout ce qui était dû a été versé dans la caisse de la dite administration économique.

TARIF DES PRIX DE VENTE DES TABACS MANUFACTURÉS, DESTINÉS A L'EXPORTATION.

TABACS MANUFACTURÉS PAR KILOGRAMMES.

	Prix par kilogramme. Pesetas *	$. c.
Cigares de la Havane manufacturés en Espagne	11.90 —	3.28
Cigares communs	6.48 —	1.30
Tabac supérieur, coupé fin	9.52 —	1.90
Tabac faible, coupé fin	7.80 —	1.56
Tabac mi-faible, coupé fin	8.28 —	1.66
Tabac de la Havane, coupé demi-fin	7.16 —	1.43
Tabac de la Havane et des îles Philippines, coupé	6.76 —	1.35
Tabac supérieur, coupé	6.00 —	1 20
Tabac commun des îles Philippines, coupé	5.48 —	1.10
Tabac de la Virginie et des îles Philippines, coupé	5.04 —	1.01

* Le peseta vaut un cinquième de piastre.

	Prix par kilogramme. Pesetas * $. c.
Tabac de la Virginie, coupé................	4.68 — .95
Cigarettes en papier, communes, faibles.	9.75 — 1.95
Cigarettes en papier, communes, demi-faibles..	8.78 — 1.76
Cigarettes en papier, communes, fortes...	6.75 — 1.35
Tabac à priser de toute qualité............	2.00 — .40

TABAC MANUFACTURÉS PAR NUMÉROS.

	Prix par M. Pesetas — $. c.
Cigares Regalia, fabriqués en Espagne..	170.00 — 34.00
Cigares Conchas, do ...	128.00 — 25.60
Cigarettes en papier, fines et faibles......	10.78 — 2.16
Cigarettes en papier, fines et demi-faibles.	11.62 — 2.30
Cigarettes en papier, fines et fortes......	12.32 — 2.46
Cigarettes en papier, longues, collées....	27.38 — 5.48
Cigarettes en papier, longues, avec embouchure..	35.15 — 7.03
Cigarettes en papier, courtes, avec embouchure..	23.10 — 4.62

Madrid, 21 Janvier, 1876.

Le Directeur général,

JAVIER CAVESTANY.

Il a plû à Sa Majesté le Roi d'approuver les présents *Tarif, règlements et instructions*, en conformité avec lesquels doit se faire la vente des tabacs manufacturés dans les manufactures d'Espagne et destinés à l'exportation.

Madrid, 30 Juillet, 1878.

OROVIO.

Il ne faut point perdre de vue les avantages particuliers qu'offre l'Espagne sous ce rapport dans ses exportations.

Les espagnols n'ont pas l'habitude et ne s'accoutumeront jamais à faire aucune chose qui ressemble à la falsification ou adultération d'aucun article de commerce offert comme étant pur. Ce fait seul est une garantie qu'aucune fraude ne sera commise envers le consommateur, et particulièremeut dans aucune entreprise sous la direction du gouvernement lui-même.

Ceci ne s'applique qu'à la qualité intrinsèque de la marchandise, mais si l'on considère maintenant le prix, il faut mettre en ligne de compte le bas prix de la main-d'œuvre en Espagne, comparé à celui des Etats-Unis, malgré qu'on puisse prétendre que les frais de transport soient moindres dans le cas de ceux-ci. Cependant l'immense différence du prix de la fabrication, qui n'est en Espagne qu'un $\frac{1}{10}$ ou $\frac{1}{15}$ de ce qu'il est aux Etats-Unis, la protègera toujours de la compétition dans le commerce du tabac, et de plusieurs autres produits, VALEUR POUR VALEUR.

Je ne puis pas ici, prenant en considération les différentes fluctuations et les changements d'affaires, rédiger un travail assez long sur le commerce des deux nations, mais j'espère que les quelques suggestions que j'ai faites serviront à faire voir l'importance qu'il y a à améliorer les relations commerciales entre ces deux pays pour leur avantage mutuel.

Comme j'ai déjà référé aux tableaux du commerce entre l'Espagne, les provinces espagnoles des Indes Occidentales et le Canada, durant l'année 1870, comme servant à indiquer quel commerce pourrait se faire entre ces pays par celui qui s'est fait autrefois, je soumets maintenant les tableaux suivants :

1870.

État des articles importés dans la Puissance du Canada, de l'Espagne et des Indes Occidentales espagnoles, pendant l'année fiscale 1869-70.

DESCRIPTION DES ARTICLES.	VALEUR.		VALEUR TOTALE.
	Espagne	Indes Occidentales espagnoles.	
	$	$	
Articles à l'usage du gouvernement	34	....	
Articles pour l'armée	....	416	
Divers	3,152	246	
Cognac	156	....	
Jus de canne de sucre	....	505,335	
Cigares de $10 à $20	....	2,796	
Cigares de $20 à $40	....	4.926	
Cigares au-dessus de $40	....	3,725	
Cocoa	18	12	
Café vert	....	298	
Liége	1,647	....	
Fibrille, tampics et autres fibres	10 260	....	
Fruits desséchés et noix	208,133	158	
Gomme copale	21	....	
Peaux, cornes, etc	....	59	
Plomb	4,393	....	
Mélasse autre que pour raffiner	....	630,896	
Manufactures en bois	....	12	
Huiles resufiés, aucunement	1,764	....	
Peintures et couleurs	....	9	
Caisses	19,440	2.756	
Rhum	....	21,028	
Sucre—No 9 ou plus (dutch)	....	1,410,294	
Sucre au-dessous de 9 (dutch)	....	487,585	
Epices, gingembre, piment, etc	....	4	
Esprits, etc	....	5	
Sel	8.557	300	
Tabac manufacturé et à priser	....	246	
Vins de toutes sortes	133.504	....	
	$391,079	$3,071,166	$3,462,245

1870.

ETAT des exportations du Canada à l'Espagne et aux Indes Occidentales espagnoles, pendant l'année 1870.

DESIGNATION DES ARTICLES.	VALEUR.		Valeur totale des exportations.
	Espagne.	Indes Occidentales espagnoles.	
	$	$	
Viande	....	682	
Biscuits	....	360	
Beurre	....	7,893	
Chandelles	....	341	
Fromage	....	106	
Charbon	700	6,720	
Farine	....	3,659	
Fruits	....	595	
Poisson	104,640	624,264	
Foin	....	3,193	
Quincaillerie	....	4,918	
Lard	....	2,357	
Bois	11,739	173,292	
Bœuf	....	1,058	
Divers	....	497	
Avoine	....	5,407	
Porc	....	15,184	
Savon	....	84	
Pierre	....	200	
Boîtes à sucre	....	638,364	
Légumes	....	9,690	
	$117,079	$670,484	$1,615,943

Pour faire voir à présent combien le commerce de l'Espagne avec le Canada est diminué, je soumets un tableau de divers articles importés par le Canada de l'Espagne et de ses provinces ultramarines, et exportés par le Canada aux-mêmes, durant les années 1876–77.

Les articles étant placés dans le même ordre que dans les tableaux précédents, il sera facile d'établir la comparaison entre ces deux années, et le résultat sera surprenant.

1877.

ETAT des importations faites par le Canada de l'Espagne et des Indes Occidentales espagnoles, pendant l'année 1876-77.

DESIGNATION DES ARTICLES.	VALEUR.		Valeur totale des importations.
	Espagne.	Indes Occidentales espagnoles.	
	$	$	
Cigares et cigarettes	....	86,914	
Vêtements	....	25	
Cocoa	....	8	
Café vert	....	3,862	
Liége brut	1,012	....	
Bouchons de liége	18.091	....	
Fruits desséchés et noix	171,528	197	
Raisins	301	....	
Peaux, cornes, etc.	....	24	
Melasse	....	172,299	
Divers	....	14	
Huile	84	....	
Caisses	8,870	413	
Rhum	....	520	
Provisions pour vaisseaux	....	799	
Sel	8,252	4.608	
Sucre au-dessus de nº 13 (Dutch)	....	233,025	
" au-dessus nº 9	....	52,042	
" au-dessous nº 9	....	7,457	
Sucre candi	....	41	
Tabac et poudre	....	1,173	
Vins de toutes espèces	69,960	....	
Bois	....	30	
	$278,098	$563,451	$841,549

1877.

ÉTAT des articles exportés du Canada à l'Espagne et aux Indes Occidentales espagnoles pendant l'année 1876-77.

DESIGNATION DES ARTICLES.	VALEUR.		Valeur totale des exportations.
	Espagne.	Indes Occidentales espagnoles.	
	$	$	
Fromage	.....	188	
Beurre	.....	180	
Charbon	.....	25,998	
Poisson	12,925	958,709	
Fruit	.....	514	
Grain	.....	1,480	
Foin	.....	1,028	
Bois	34,197	92,177	
Viande	204	4	
Divers	800	47	
Huile	.....	106	
Patates	.....	17,498	
Moutons	.....	130	
Machines à coudre	533	.....	
Vaisseaux	14 000	21,800	
Boîtes à sucre	.....	162,807	
Légumes	.....	308	
	$62,659	$1,282,974	$1,345,633

Je reprends la question du sucre

La récolte de sucre en 1875 et 1876, dans tout l'univers, se montait à 1,879,487 tonnes, comme suit :

Cuba et Porto Rico	569,554 25,000	594,554
Brésil		150,000
Etats-Unis		77,000
Indes Occidentales françaises		85,997
" " danoises		5,000
" " britanniques et Guyane		238,500

au moins pour un instant. Quelques heures après que la paix fut proclamée à Cuba, j'eus le plaisir d'avoir une conversation avec Lord Dufferin, et dans le cours de notre entretien j'amenai cette question sur le tapis, et d'après la surprise dont il parut frappé, j'en conclus, que la question du commerce du sucre avait été traitée quelque part de telle manière, que le gouverneur-général du Canada même ne s'était pas convaincu auparavant de tout le tort qui en résultait pour la Puissance. Je crois pouvoir dire, ainsi, que j'ai en quelque sorte contribué au changement qui s'opère aujourd'hui par rapport à cette question, et cela pour plusieurs raisons ; une des principales est que je connais S. E. le Comte de Dufferin, pour un homme si droit et si honnête sous tous les rapports, que je suis assuré qu'il n'est pas demeuré inactif après notre conversation.

Un marchand canadien écrivant au sujet du commerce du Canada, dit :

" Le verdict du peuple du Canada pour une politique de protection en faveur des industries du pays, a été rendu d'une manière formelle aux dernières élections générales, et les nouveaux ministres, avec une immense majorité, ont aujourd'hui la meilleur occasion possible, de mettre en pratique ce qu'ils ont prêché en théorie pendant si longtemps. La " politique nationale " pourra-t-elle satisfaire tous les besoins et faire disparaître la crise financière qui a tant contribué à la chute du gouvernement McKenzie ? Ceci est une autre question, mais on ne peut douter, que la mise en pratique de cette politique, vu la diversité des objets mis en jeu et la position géographique de la Puissance, ne soit accompagnée de nombreuses difficultés, et que les résultats causeront du désappointement à un grand nombre de ceux qui fondaient sur cette politique leurs plus belles espérances. En Angleterre, on considère le résultat des dernières élections comme un déplorable abandon des

grands principes du libre échange. Mais la majorité de la presse anglaise ne considère pas ou ne comprend pas la position particulière du Canada, assiégé de tous côtés par une nation ayant une population dix fois plus nombreuse que la sienne, et dont les citoyens sont des ardents défenseurs de la protection, toujours prêts à tirer avantage du tarif établi, et à vendre au Canada autant qu'ils peuvent, faisant de la Puissance un marché à sacrifice et accordant une prime à leurs manufactures pour toutes les marchandises qu'elles peuvent y entasser; mais avec une muraille de la Chine de leur côté, fermant l'entrée de leur marché à presque tous les produits que les canadiens peuvent y vendre.

" Cet état de choses est tellement compris au Canada, que même parmi les partisans du gouvernement réformiste, on en comptait un grand nombre dont les principes étaient en faveur d'une protection modérée. Le résultat étonnant des élections dans la province d'Ontario, montre jusqu'à quel point cette idée, et le désir du changement ont fait de progrès dans cette province.

" Laissant de côté la question de parti, il est important de considérer attentivement les arguments des promoteurs de la " politique nationale." Dans une brochure préparée pour la campagne électorale, publiée par la *Gazette de Montréal*, on trouve les chiffres et les arguments suivants, dont plusieurs ne sont certainement dénués de raison. La brochure en question nous fait voir qu'il y eût 1890 faillites au Canada durant l'année 1877, ce qui donne une faillite par chaque 39 marchands; tandis qu'aux Etats-Unis la proportion est d'une faillite par chaque 69.

" Les chiffres des importations et des exportations du Canada pendant cinq ans sont aussi donnés, pour montrer combien la combinaison d'une politique de libre échange de la part du Canada avec une politique de

Mauritius	104,436
Java	199,000
Iles Philippines	126,000
Réunion	31,000
Indes	30,000
Pérou	55,000
Chine	57,000
Egypte	27,000
Iles Sandwich	10,000
Natal et Australie	12,000
Autres pays	15,000

La plus grande partie des importations faites par le Canada, venant de l'Espagne et des provinces ultramarine espagnoles consistait en sucre, mélasse et jus de canne, selon j'ai plusieurs fois indiqué. Un coup d'œil aux chiffres suivants constatant les importations des dits articles pour les années 1870 et 1877, démontrera jusqu'à quel degré déplorable ce commerce est tombé :

	1870.	1877.
Sucre de toutes les qualités	$1,897,859	$292,524
Mélasse	630,896	172,299
Jus de canne	505,335	....

Cette diminution est due sans doute à la politique qui a eu pour résultat la fermeture de nos raffineries de sucre.

Comme M. Thomas White à remarqué dans son discours, prononcé le 23 septembre dernier. " Pendant que les raffineries de sucre était en opération, les importations de sucre par le Canada des Antilles anglaises et espagnoles en 1873–74, se montait à 26½ millions livres de sucre, et de l'Amérique du sud et du Brésil, à plus de 10½ millions, on a permis la clôture des raffineries de sucre à cause du procédé d'un gouvernement étranger

qui donnait des bonus à leurs raffineries de sucre, afin de leur permettre d'écraser les raffineries canadiennes. Le résultat a été qu'aujourd'hui l'importation nous arrivant des Indes est réduite de moitié, et que du Brésil, l'année dernière, pas une livre n'a été importée," et il ajouta :

" Prétendra-t-on que ceci intéresse peu le Canada et des communautés commerciales comme celles des cités de Montréal, Toronto, Halifax et St. John, que de faire commerce direct ou non."

Que la chute désastreuse d'une branche de commerce jadis florissante est due au système de bonus, établie par les Etats-Unis, est évident par le fait que pendant les cinq dernières années dans lesquelles cette diminution a eu lieu, le tarif des droits de douane en Canada, n'a été que très-peu changé, tandis que les Etats-Unis ont réussi à détruire les raffineries canadiennes, et le gouvernement canadien ne fit rien pour rencontrer les tactiques de leur voisins. Moi-même je n'ai pas voulu, et je ne pouvais pas dans le temps faire connaître cet état de choses officiellement, jusqu'à ce que la paix eût été déclarée à Cuba, parce que cette question du sucre se rattachait à celle du travail non employé et du socialisme, et le seul exposé de ces faits devant le public pourrait produire le résultat auquel j'ai fait allusion dans une autre partie de mon rapport ; c'est-à-dire, d'inspirer l'idée au gouvernement, s'il ne l'avait pas déjà, et dans le cas où il l'aurait eu, de le déterminer à encourager le mouvement de plusieurs milliers d'ouvriers sans emploi vers le théâtre de l'insurrection à Cuba. Ce mouvement aurait empêché les derniers troubles survenus au Canada, ainsi que les dissensions politiques, améliorant momentanément l'état de choses à l'intérieur du Canada, de même qu'une saignée sauve le pléthorique

" De plus, on blame encore le dit gouvernement du Canada, et jusqu'à un certain point avec raison, pour avoir laissé fermer les raffineries de sucre, qui étaient établies dans la Puissance. Le gouvernement des Etats-Unis accordant un bonus d'environ 40 pour cent aux raffineries, pour tout le sucre exporté par elles, et le gouvernement de la Puissance n'ayant accordé aucune nouvelle protection, ni aucun droit en retour, les raffineries de sucre du Canada durent succomber, et cependant le prix du sucre ne diminua pas pour tout cela, car, en 1876, le sucre écrasé de Redpath se vendait 8½ centins la livre, tandis qu'en 1878, le sucre américain granulé a été vendu de 9½ à 9¾ centins la livre, la matière brute étant au même prix dans chacune de ces deux années.

" On fait aussi allusion dans la brochure susmentionnée à l'état croissant d'inquiétude où se trouvaient les manufacturiers anglais, de voir leurs manufactures supplantées par celles des Etats-Unis ; ainsi qu'à la prospérité du commerce de ces derniers. On y trouve des tableaux indiquant le montant de leurs importations de l'Angleterre, et de leurs exportations dans ce royaume, qui montrent une grande diminution dans le commerce en général, et une balance contre la Grande Bretagne d'environ £118,000,000. Durant la même période les chiffres du commerce des Etats-Unis constatent une augmentation satisfaisante avec un surplus d'exportations toujours croissant, jusqu'à ce que, en 1877, la balance en leur faveur fut $166,000,000.

" Il faut remarquer ici, que la compétition du commerce entre la Grande Bretagne et les Etats-Unis, n'existe que sur les objets manufacturés mécaniquement, lesquels dans la discussion qui se fait aujourd'hui dans la presse du pays, sont reconnus inférieurs à ceux qui sont fabriqués à la main ; chose évidente pour tout

le monde, et qui semble pourtant oubliée de chacun, *et qui probablement le sera encore demain.*

“ On y fait voir aussi l'injustice du tarif des Etats-Unis, envers le Canada, en prenant onze des principaux articles d'exportation du Canada, sur lesquels un droit de $2,700,000 fut prélevés en 1877 en vertu du tarif des Etats-Unis, tandis que si ces articles avaient été importés par le Canada, ils seraient venus en franchise.

“ Tous ces raisonnements et ces chiffres sont propres à nous faire croire que la meilleure politique à suivre sur ce point serait d'avoir le libre échange avec CEUX SEULEMENT qui nous l'accorderaient en retour.”

La question d'encourager les industries canadiennes a fait faire à la presse du pays les réflexions suivantes :

La *Gazette de Montréal*, en parlant de l'industrie du raffinage du sucre, s'exprime ainsi :

“ L'écrit de Mr. Dunstan présente en ce moment un double intérêt, malgré qu'il soit fait depuis quatre ans et offre beaucoup d'intérêt, par rapport à plusieurs choses qui se sont passées depuis, montrant le zèle infatigable d'un homme pour une cause qu'il croyait être, et qui est certainement de la plus grande importance pour le public. Le nom de Mr. Dunstan est devenu familier dans toutes les provinces de la Puissance, comme le défenseur infatigable d'un arrangement de tarif, qui, non-seulement permettrait mais qui encouragerait le raffinage du sucre au Canada.

“ Et le mémoire qu'il a publié dès le commencement de novembre 1874 joint à l'histoire de cette industrie depuis cette époque, fait voir avec quelle exactitude il prévoyait les funestes résultats de la politique qui prévalait alors, et dans laquelle on a toujours persévéré jusqu'à ces jours. A la date où ce mémoire fut écrit, la raffinerie de Redpath était encore en opération, quoique, comme il le remarque, une branche de cette industrie

protection de la part des Etats-Unis, ses voisins, est dommageable aux intérêts de la Puissance.

IMPORTATIONS DE LA GRANDE BRETAGNE.

	Payant droit.	En franchise.	Total.
1873.........	$74,497,034	$22,025,472	$68,522,776
1874.........	47,789,220	15,287,217	63,076,437
1875.........	49,239,119	11,107,948	60,347,067
1876.........	32,385,482	8,348,778	40,784,260
1877.........	32,916,775	6,655,463	39,572,239

DES ETATS-UNIS.

1873.........	$16,678,805	$31,056,873	$47,735,678
1874.........	21,103,256	33,179,716	54,283,072
1875.........	22,023,665	28,782,155	50,805,820
1876.........	21,334,613	24,735,420	46,070,033
1877..........	23,510,846	27,801,823	51,312,669

" On voit par ces chiffres que le montant totale des importations de la Puissance a diminué, de $116,368,454 qu'il était en 1873, à $90,884,908 en 1877, soit 22 par cent. Ce fait, n'est peut-être pas, en lui-même très sérieux, puisque la plus grande partie de cette diminution est due à la baisse qui s'est fait sentir dans le prix des marchandises ; mais le côté le plus sérieux du commerce du Canada, se trouve dans le fait que le Canada devient graduellement un marché à sacrifice pour les Etats-Unis, tandis que son commerce avec l'Angleterre qui emploie les vaisseaux canadiens et qui donne de l'emploi à sa marine, diminue constamment. Ainsi tandis que les importations ont diminué de 22 pour cent, le montant des importations de la Grande Bretagne ont diminué de 42 par cent, et celles des Etats-Unis ont augmenté de 7½ par cent. La plus déplorable signification de ces chiffres se trouve dans le fait que, les Américains, qui, d'après le dernier exposé financier

de M. Cartwright, sont *les meilleurs pratiques du Canada,* diminuent chaque année leur encouragement. Tandis que les importations du Canada, des Etats-Unis, tel qu'il a été démontré, ont augmenté de 7½ par cent, en dépit de la dépression du commerce et de la diminution universelle des importations. Les exportations du Canada aux Etats-Unis, sont tombées, durant la même période, de $34,934,120, à $22,919,179, ou 34 par cent. Le contraire a eu lieu avec l'Angleterre : tandis que les importations du Canada ont diminué de 42 par cent, ses exportations ont augmenté de $38,743,384, à 41,527,-290, ou 7½ par cent. Il est évident que le résultat de cet ordre de choses ne peut tourner qu'au détriment de la marine canadienne. Le seul moyen que le Canada possède de devenir la grande voie pour se rendre vers les vastes régions de l'ouest, dépend en grande partie du succès qu'aura la Puissance d'attirer sur ses chemins de fer les cargaisons consignées aux consommateurs étrangers de produits agricoles.

" Le ci-devant gouvernement du Canada a été blamable pour avoir détruit le commerce direct du thé que faisait autrefois le Canada. .

" Il est certain qu'un tarif qui admet le thé en franchise, lorsqu'il est importé des Etats-Unis, et qui le soumet à un droit de cinq et six centins par livre lorsqu'il est importé d'ailleurs, semble désastreux à un commerce direct.

" Les chiffres donnés ici, sont :

THÉ IMPORTÉ EN CANADA.

	1874.		1877.
De la Grande Bretagne......	$1,418,287	...	$1,444,662
Des Etats-Unis................	12	...	1,712,328
De la Chine.....................	834,290	...	72,772
Du Japon........................	212,587	...	210,448

toutes les banques, excepté d'une seule, et qui, encore limiterait le montant des affaires de cette dernière? Une des raffineries de Montréal, qui a été fermée, fut soutenue par un capital illimité et conduite avec un talent reconnu ; mais le tarif canadien a chassé le raffineur à New-York, où ses établissements déjà bien vastes, doivent être agrandis pour lui permettre de raffiner une plus grande quantité de sucre, dont une partie est destinée au Canada, augmentant par là, le fret des chemins de fer et de la marine américaine, et privant, sans motifs, les chemins de fer et la marine du Canada d'une partie de leur trafic. Ce raffineur m'a dissuadé, dans les termes les plus formels, dit Mr. Dunstan, d'essayer d'établir une raffinerie de sucre au Canada, tant que les choses seront dans l'état où elles sont aujourd'hui.

" Trois grands désavantages pèsent sur le raffineur de sucre canadien.

" 1° Le droit plus élevé sur la matière brute que sur l'objet manufacturé, (exactement le contraire de tous les autres articles du tarif canadien).

" 2° Les droits imposés sur les machines, les instruments à filtrer et autres objets dont on se sert, ce dont le raffineur anglais n'a pas à souffrir.

" 3° L'entrée facile des sucres raffinés étrangers, objets d'une prime d'exportation, qui constitue une injustice par rapport aux raffineurs anglais, et que Lord Derby a signalé d'une manière énergique.

" Le raffinage du sucre au Canada, convenablement protégée, pourrait se maintenir sur bon pied : bien différente de quelques-unes de ces industries que l'on protège et qui ne pourront jamais se soutenir en conséquence du prix trop élevé de la main-d'œuvre et pour d'autres causes.

" La ville d'Halifax, en conséquence de son commerce

de poisson et de bois aux tropiques, serait le marché le plus facile et le moins dispendieux pour le sucre brut, dans la zone tempérée. Son port est libre de glace en toute saison, et l'abondance de charbon à bas prix qu'elle possède, lui procure de plus grands avantages que ceux des villes de New-York et Philadelphie.

" L'importance du raffinage du sucre dans la Puissance ne s'applique pas seulement au commerce lui-même. Il est impossible de raffiner un seul tonneau de sucre sans mettre d'autres industries en activité. Chaque tonneau de sucre raffiné nécessite l'achat et le transport d'à peu près un tonneau de charbon, et la confection de sept ou huit barils, outre l'emploi des ouvriers, ainsi que le double fret par eau et chemin de fer,—fret intérieur pour la matière brute, et fret extérieur pour le sucre raffiné. Cette industrie donne aussi de l'emploi aux banquiers et aux ingénieurs.

" Elle crée encore une nouvelle industrie, la fabrication du charbon animal, faite avec les os. Il est évident que quand le sucre est raffiné en dehors de la Puissance le profit de la plupart de ces industries passe aux mains d'étrangers qui n'ont aucun intérêt dans la Puissance et qui ne contribuent en aucune manière à son revenu.

" Les navires de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui, prennent une cargaison de bois et de poisson pour les Indes Occidentales ; reviennent avec une cargaison de sucre pour New-York ou autres ports des Etats-Unis, et rentrent dans leur pays sur lest. Si la ville d'Halifax devenait le centre des raffineries, ses navires seraient autant requis pour transporter la matière brute à la Nouvelle-Ecosse qu'à prendre des cargaisons de poissons ou de bois pour les tropiques.

" Le gouvernement de la Puissance désire encourager le commerce avec les Indes Occidentales, et offre d'accorder un subside à une ligne de steamers. Le com-

eût déjà succombé. Ce fut peu de temps après cela, que la raffinerie fut fermée, et que trois ou quatre cents personnes qui y étaient employées furent jetées sur le pavé.

"Le mémoire de Mr. Dunstan est encore précieux, pour la raison qu'il fait voir en peu de mots, les avantages que l'on retirerait d'une politique qui accorderait une protection raisonnable au raffinage du sucre dans la Puissance. Ces avantages sont immenses. A l'exception peut-être de l'industrie du fer, aucune autre n'est propre à procurer au pays des avantages aussi nombreux et aussi variés.

"Heureusement que le ministère qui est maintenant au pouvoir s'est engagé à favoriser cette question. Aucun sujet n'a été traité plus souvent durant les dernières élections pour faire voir les torts de la ci-devant administration, que la question du raffinage du sucre.

"On peut dire que le pays s'est prononcé energiquement en faveur des avantages que l'on retirerait de l'établissement de raffineries de sucre en Canada."

Le mémoire de M. Dunstan, en date du 11 novembre 1874, s'exprime comme suit:

"L'industrie du raffinage du sucre a toujours été considérée par les peuples civilisés, comme digne de l'attention que l'on accorde à toutes les autres industries qui exigent de grands capitaux, des machines dispendieuses et de vastes bâtiments, qui donnent du travail à un grand nombre d'ouvriers et qui fournissent du fret à la marine et aux chemins de fer, en procurant un article de consommation générale. On a cru avec raison, dans bien des circonstances, activer cette industrie par des droits protecteurs, mais on ne trouve d'exemple nulle part, excepté au Canada, où cette industrie ait été prohibée par une loi.

"Les raffineries de sucre se font remarquer parmi les

plus beaux édifices qui bordent la Clyde, la Thamise, la Mersey, le Schelde, la Seine et les ports de New-York, Philadelphie et de Boston ; et les hommes politiques des divers pays auxquels ces établissements appartiennent, considèrent le raffinage du sucre comme une des plus précieuses de leurs industries. La Hollande, la Belgique et l'Ecosse avec des populations semblables à celles du Canada, RAFFINENT, CHAQUE ANNÉE, PLUS DE SUCRE QU'ELLES NE CONSOMMENT, ET FONT, EN CONSÉQUENCE UN GRAND COMMERCE D'EXPORTATION.

" Nulle industrie ne mérite plus l'encouragement des gouvernements que celle du raffinage du sucre. Tous les arguments dont on se sert en faveur de la protection des manufactures de machines ou de la fabrication des tissus peuvent s'appliquer au raffinage du sucre. Mais loin d'être protégée, cette industrie est absolument écrasée au Canada : et l'idée d'imposer un droit *ad valorem*, de 50 pour cent sur le sucre brut, tout en laissant entrer le sucre raffiné avec un droit de 40 pour cent, a forcé la plupart des capitalistes qui étaient engagés dans le raffinage du sucre en Canada, à aller s'établir dans les villes de New-York ou de Greenock, qui en retirent tous les avantages.

" Ce tarif a fermé les portes de toutes les raffineries ouvertes en Canada, à l'exception d'une seule, et encore, une des branches les plus importantes de cette dernière, la fabrication du sucre *dur*, a été anéantie.

" Quelques personnes qui n'ont certainement jamais approfondi cette question, ni suivi le cours de la législation anglaise sur le raffinage du sucre, ont prétendu que la classification des droits douaniers équivaut à la protection. Si le raisonnement ne suffisait pas pour prouver la fausseté de cet avancé, les faits ci-dessus seraient suffisants. Que penserait-on d'une loi pour régler le cours de l'argent, qui fermerait les portes de

que le monopole pour la quincaillerie de tablettes ; les ustensiles de cuisine, la papeterie commune, et le cuir fin, qui était autrefois importés de France. Les poëles et les fournaises pour le chauffage des maisons et des églises se vendent en grande quantité, et la demande de ces objets va toujours croissante, 15 à 20 par cent des marchandises de nouveauté, viennent des manufactures américaines ; ces marchandises venaient toutes de l'Angleterre, jusqu'à ces dernières années."

"Que chacun se demande," dit la *Gazette de Montréal*, "pourquoi le Canada ne s'approvisionnerait pas lui-même de la plupart des articles dont les Etats-Unis ont aujourd'hui le monopole sur nos marchés."

Le *Morning Chronicle*, de Québec, du 14 novembre 1878, parlant de la question qui nous occupe s'exprime ainsi : "Le *Free Press* d'Ottawa dit : "Sir A. T. Galt avise actuellement le gouvernement concernant la préparation de la cause canadienne, pour l'information du Bureau des Affaires Etrangères en Angleterre ; et donne au nouveau ministre des finances l'avantage de son expérience pour préparer le nouveau tarif......" On dit que Sir Alexander T. Galt voudrait remettre en vigueur le tarif de 1859 qui établissait un droit de 20 à 30 pour cent sur toutes les manufactures qu'on croit à propos de favoriser aujourd'hui."

Au commencement de ce rapport, j'ai fait mention d'un article d'un journal sur le commerce du Canada avec les Indes Occidentales ; voici cet article :

"Il n'y a aucune question relative au développement de notre commerce avec les Indes Occidentales qui soit plus importante que celle du fret. A moins de pouvoir trouver pour le Canada aux Indes Occidentales, et *vi e versa*, des cargaisons suffisantes, le prix du fret sera toujours tellement élevé qu'il sera impossible d'entre-

tenir des relations commerciales permanentes avec ces provinces et ces colonies.

" Depuis trois ou quatre ans, et aujourd'hui encore, il est difficile d'avoir du fret des Indes Occidentales pour le Canada, pour la raison que le sucre, qui est le principal article d'exportation de ces colonies, ne peut pas trouver un marché ici. Nous avons importé 30,000,000 de livres de sucre brut des Indes Occidentales en 1872-73, tandis qu'en 1876-77 notre importation n'a été que de 10,000,000, et celle de 1877-78 est encore moindre. En 1873, le montant total de notre commerce avec les Indes Occidentales était de $6,044,201 ; tandis qu'en 1877, il n'était plus que de $4,868,425, malgré tous les efforts qui avaient été faits pour agrandir nos relations commerciales avec les Indes. La fermeture de nos raffineries de sucre qui détruisit le commerce direct de ce produit, a été la cause principale de la décadence de ce commerce.

" Le fret entre le Canada et les Indes Occidentales diminua, et fit hausser le prix du transport. Plus récemment, presque toutes les marchandises expédiées par la province d'Ontario et de Québec aux Indes Occidentales, ont du être envoyées par la voie de New-York, et soumises à un taux de fret exorbitant.

' On vient de nous montrer une lettre, que Messieurs Pinkerton, Witham et Cie, manufacturiers de chaussures, viennent de recevoir de Kingston, Jamaïque, dans laquelle on se plaint amèrement des charges excessives sur les cargaisons qui sont envoyées par la voie de New-York. Il parait par cette lettre, que le taux du fret, depuis New-York, y comprises les autres charges dans cette ville, est d'à peu près 75 par cent plus élevé que le taux de l'Angleterre à la Jamaïque par les steamers de la malle.

merce est l'échange de produits. Le principal produit des Indes Occidentales est le sucre brut, que le tarif actuel exclut. Une politique qui *tolérerait* le raffinage du sucre, donnerait une grande impulsion au commerce des Indes Occidentales. Celle qui *protégerait* le raffinage de cet article indispensable, en assurerait le succès. Il ne sera guère possible d'établir des relations commerciales avec les Indes Occidentales tant que le sucre brut sera *exclus*.

" Un droit élevé sur les dernières sortes de sucre et un droit moins élevé en proportion sur les meilleures espèces, force les pauvres à payer une partie des taxes de leurs concitoyens qui sont dans l'aisance ; mode de taxation qui n'est heureusement presque plus en usage aujourd'hui.

" La législation du Canada sur le sucre présente de grandes anomalies. Quand quelqu'un veut raffiner du sucre pour fournir à la consommation des habitants de la Puissance, qu'ils doivent nécessairement se procurer quelque part, et qu'il fait en sorte que ce sucre soit payé avec du poisson, du bois, du charbon, du foin, des patates, et d'autres produits du pays, la loi du fisc l'en empêche. Mais s'il veut créer une industrie nouvelle qui n'offre aucune assurance que les matériaux nécessaires à la continuation de son succès existent, comme, par exemple, la fabrication du *sucre de betteraves*, de suite le gouvernement offre une prime magnifique.

" Tandis que le raffinage du sucre est soumis à des droits qui le détruisent, la manufacture du sucre d'érable est encouragé au plus haut degré, ce qui occasionne une perte directe au trésor de la Puissance.

" La seule industrie qui soit avantageuse au commerce de la Puissance en général, et qui est la plus productive pour le trésor, est la seule qui soit soumise à l'impôt.

" M. Dunstan n'émet pas son opinion quant à la manière dont les droits sur le sucre devraient être imposés; mais il demande, que tant qu'on imposera des droits spécifiques avec des droits *ad valorem*, ces droits devraient être proportionnés aux diverses espèces de sucre, de manière que l'égalité puisse exister entre les consommateurs de ces différentes espèces.

" M. Dunstan désire surtout faire remarquer qu'il n'a aucun intérêt quelconque dans les droits qu'on pourra imposer sur le sucre, il pense qu'il ne lui appartient pas de discuter les besoins du trésor. Tout ce qui l'intéresse, c'est que le tarif pèse équitablement sur chaque espèce de sucre."

La *Gazette de Montréal*, du 14 décembre 1878, à propos de la politique du nouveau gouvernement, s'exprime comme suit :

" Le consul des Etat-Unis, à St. Jean N. B., parle de l'effet désastreux que cette politique aura sur le commerce entre les Etats-Unis et le Nouveau-Brunswick. Les importations de cette province sont de $8,200,000 par année, et sur cette somme pas moins de $4,152,000 viennent de nos voisins." " La demande constante et satisfaisante," dit-il, " des produits des manufactures des Etats Unis durant ces dernières années, recevra un coup funeste à la prochaine session du gouvernement de la Puissance. Le traité du libre échange, comme on l'appelle, mais qui n'est, en réalité, qu'un " revenue tariff," a été complètement défait par un parti engagé à inaugurer un tarif protectioniste. Si ce nouveau ministère conduit par Sir John A. Macdonald, inaugure une politique basée sur les principes qu'il a émis durant la dernière campagne électorale, la conséquence sera inévitablement la perte presqu'entière de ce marché pour l'écoulement des produits des manufactures des Etats-Unis. Aujourd'hui les manufacturiers des Etats-Unis ont pres-

" Les charges sur un envoi par New-York, étaient comme suit : connaissement et roulage, $1.25 ; transport de Montréal à New-York, $6.64 ; entrée en douane et honoraires, $4.50 ; autres charges à la Jamaïque, $5,50 ; assurance, $4.63 ; commission, $3.13. Total, $25,65. Les mêmes charges sur un envoi semblable par Halifax, seraient comme suit : connaissement et roulage, 48 c. ; transport à Halifax, $2.70 ; charges à la Jamaïque, $5,50 ; assurance, $4.63, et commission, $1.57 ; faisant un total de $14.88, ou environ 40 pour cent de moins que par la voie de New-York. Les directeurs de cette maison de commerce disent dans leur lettre : ' Nous faisons un grand commerce de marchandises anglaises et françaises, et nous pourrions activer la vente des produits canadiens si les prix de transport n'étaient pas si élevés. On trouverait un marché aux Indes Occidentales pour plusieurs produits de nos manufactures si les prix de transport pouvaient être réduits à un chiffre raisonnable ; et ceci ne pourra avoir lieu qu'en ouvrant un commerce direct d'échange entre les produits du Canada et ceux des Indes Occidentales. Les changements que l'on va faire subir au tarif alimenteront et développeront ce commerce étranger, feront revivre le commerce du sucre, et fourniront un fret suffisant aux villes d'Halifax et de Montréal pour permettre à nos manufactures d'exporter leurs produits à la Jamaïque et aux autres Iles des Indes Occidentales.'"

Si mon gouvernement montre le même désir qui a été si souvent exprimé par le gouvernement actuel du Canada, que, (après que Sir A T. Galt, qui est probablement à cette heure-ci à Madrid, en reviendrait personnellement convaincu que le gouvernement espagnol est très-bien disposé à mettre ce projet à exécution), je pourrais en discuter tous les détails en personne

avec lui, et pour cela, que je sois à Cuba ou ailleurs en même temps que Sir A. T. Galt, il ne me reste plus qu'à ajouter, comme je l'ai dit dans un télégramme du 8 du courant, adressé au premier ministre du Canada : " La connaissance que j'ai des intérêts des deux nations leur est également avantageuse. Un succès durable est mon plus ardent désir."

CANADA, janvier 1879.

APPENDICES.

Des deux appendices qui suivent, le premier contient, parmi des renseignements qui, en apparence, ne se rapportent pas directement à mon propos, des données qui constatent par preuve numérique, tandis que le second (appendice B) démontre par preuve légale (pour ainsi dire), avec combien de raison j'ai insisté sur quelques points de la question du sucre ; question si importante dans les relations commerciales entre l'Espagne, péninsulaire et insulaire, et les provinces confédérées de la Puissance du Canada.

A

" Une importation de 94,509,009 livres de sucre, évaluées à $5,147,712, et pour lesquelles on a payé des droits s'élevant à $2,208,649, c'est-à-dire au sixième du revenu total de la Puissance, est bien digne d'une étude sérieuse. L'importance de cet article, la question de la répartition des droits de douane, les attaques réitérées dirigées contre le système auquel on a actuellement recours aux Etats-Unis pour fixer sa valeur, et l'intérêt que fait naître au Canada l'expectative d'un changement de tarif tendant à relever l'industrie des raffineries dans la Puissance, sont autant de motifs qui nous paraissent exiger un examen complet et entier de la question. Il suffira pour remplir l'espace accordé aux présentes considérations, de démontrer combien cet article a été estimé audessous de sa valeur; nous considérerons ensuite les pertes de revenus provenant d'une application défectueuse du tarif.

On sait déjà que le sucre se classifie par numéros eu égard à sa couleur, et que l'on en fait pour la répartition des droits de douane trois divisions, comprenant respectivement : le sucre audessous du No. 9 ; le sucre No. 9 jusqu'au No. 13 inclusivement, et le sucre audessus du No. 13.

Nous donnons un tableau de la valeur moyenne d'une livre

de sucre importée dans chaque province, tenant compte des divisions que nous venons de mentionner :

SUCRE AU-DESSUS DU NO. 13.

	Quantité. livres.	Valeur. $		Valeur d'une livre.
Ontario..................	43,987,874	2,476,712		5.67
Québec....................	26,757,253	1,473,876		5.50
Nouvelle-Ecosse.......	6,474,294	325,244		5.02
Nouveau Brunswick..	5,244,051	292,893		5.57
Ile du P. Edouard....	1,058,372	52,263		4.83
Total..........	83,521,844	4,620,988	val. moy.	5.32

No. 9 AU No. 13 INCLUSIVEMENT.

Ontario..................	5,126,489	225,820		4.40
Québec....................	2,526,232	104,940		4.15
Nouvelle-Ecosse.......	413,800	18,936		4.55
Nouveau-Brunswick.	54,082	2,789		5.15
Ile du P. Edouard....	57,400	2,492		4.33
Total...........	8,178,003	354,977	val. moy.	4.51

AU-DESSOUS DU NO. 9.

Ontario..................	73,575	2,926		3.99
Québec....................	408,550	17,152		4.19
Nouvelle-Ecosse.......	9,627	608		6.31
Nouveau-Brunswick..	1,776	56		3.15
Ile du P. Edouard....	Nil.	....		......
Total...........	493,528	20,742	val. moy.	4.40

Il est facile de percevoir par ce tableau les irrégularités qui existent dans l'évaluation du sucre. Dans la province de Qué-

bec, le sucre au-dessous du No. 9 est évalué plus haut que le sucre No. 9 à No. 13 qui lui est supérieur. Dans le Nouveau-Brunswick, le sucre No. 9 jusqu'à No. 13 est également évalué plus haut que le sucre raffiné dans la Nouvelle-Ecosse, ou dans l'Ile du Prince-Edouard; et l'évaluation la plus haute est celle du sucre au-dessous du No. 9 dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

On comprendra mieux ces variations par le tableau des valeurs d'une livre de sucre importée des différents pays.

TABLEAU de la valeur d'une livre de sucre importée dans la Puissance pour chaque province, de tous les pays, et arrangé par ordre des droits de douane.

SUCRE AU-DESSUS DU No. 13.

Province :	Grande Bretagne.	Etats-Unis.	Indes Occidentales britanniques.	Indes Occidentales espagnoles.	Indes Occidentales françaises.	Indes Occidentales hollandaises.	Guyane Anglaise.	Hollande.	Allemagne.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Québec	5.22	6.75	5.21	......	....	......	......	5.40	......
Ontario	5.21	6 30	......	4.10	....	......	5.22	.....	......
Nouvelle-Ecosse..........	5.09	6.34	4 02	4.73	3.90	4.14	5.21	.....	......
Nouveau-Brunswick......	5.42	6.51	4 79	3.80	8 50	......	5.03	7.50	......
Ile du Prince-Edouard...	5.43	6 59	4.55	4.26	10.09	......	......	......	......

SUCRE No. 13 JUSQU'AU No. 9.

Province :	Grande Bretagne.	Etats-Unis.	Indes Occidentales britanniques.	Indes Occidentales espagnoles.	Indes Occidentales françaises.	Indes Occidentales hollandaises.	Guyane Anglaise.	Hollande.	Allemagne.
Québec	4.81	6 14	3.62	2.74	....	.....	......	......	......
Ontario	4.69	4.47	4.24	3.97	....	......	......	......	......
Nouvelle-Ecosse..........	......	2 98	4 44	4.76	4.10	4.18	5.42	......	......
Nouveau-Brunswick......	......	3.60	5.17	......	....	......	......	......	......
Ile du Prince-Edouard...	......	......	4.33	......	....	......	......	......	......

SUCRE AU-DESSOUS DU No. 9.

Province :	Grande Bretagne.	Etats-Unis.	Indes Occidentales britanniques.	Indes Occidentales espagnoles.	Indes Occidentales françaises.	Indes Occidentales hollandaises.	Guyane Anglaise.	Hollande.	Allemagne.
Québec	4.35	......	4.33	3.97	....	......	......	......	.....
Ontario	......	3.86	4.60	3.82	....	.....	......	......	......
Nouvelle-Ecosse..........	......	......	6.00	......	....	......	......	......	......
Nouveau-Brunswick......	......	3.15	......	......	....	......	......	.....	......
Ile du Prince-Edouard...	.....	......	.....	......	....	......	......	......	......

La variation dans la valeur du sucre, ainsi qu'il est démontré dans ce tableau, est donc considérable. Le sucre au-dessus du No. 13 ne demande pas d'être raffiné, et cependant sa valeur varie depuis 10.90 centins jusqu'à 3.82. De même le sucre No. 13 jusqu'au No. 9 inclusivement, est évaluê plus haut que les sucres Anglais raffinés dè la classe supérieure ; la plus basse évaluatien se trouve dans cette classe tandis que la valeur du sucre au-dessous du No. 9 varie depuis 6 centins jusqu'à 3.15, c'est-à-dire, qu'elle égale presque celle des sucres raffinés.

TABLEAU de la valeur minima et maxima d'une livre de sucre dans chaque province, prenant en considération les droits imposés par le tarif.

CLASSIFICATION.	Québec.	Ontario.	Nouvelle-Ecosse.	N. Brunswick.	Ile du P.Edouard
	c.	c.	c.	c.	c.
Au-dessus du No. 13..	6.75 à 5.21	6.30 à 4.10	7.00 à 3.90	8.50 à 3.82	10.9 à 4.26
No. 13 jusqu'au No. 9.	6.14 à 2.74	4.69 à 3.90	5.42 à 2.98	5.17 à 3.00	4.33
Au-dessous du No. 9..	4.33 à 3.97	4.60 à 3.86	6.00	3.15	....

Si l'on compare la valeur minima et maxima d'un sucre de même qualité dans chaque province, on constatera de la part des douanes de grandes irrégularités dans le mode d'estimation, et un empressement des plus surprenants à accepter n'importe quelle valeur que peut offrir l'importateur.

Ce défaut doit provenir de ce qu'on donne de faux échantillons du sucre et aussi d'un usage malhabile du "standard." Tous les sucres coûtant plus de 4¼ centins la livre, sont au-dessus du No. 13, et doivent conséquemment payer un droit spécifique de un centin par livre. Comment se fait-il alors que l'on trouve dans la classe des sucres affectés d'un droit de moins d'un centin, tant d'entrées de sucres indiqués sur la facture comme coûtant plus de 4¼ centins ? La facture seule, sans qu'on eût à recourir aux échantlllons ou à une comparaison avec le " standard," aurait dû suffire pour faire ranger ces sucres dans les classes supérieures. En les renvoyant à la classe à

laquelle ils doivent appartenir, on augmenterait le droit spécifique dont ils sont affectés, d'un quart de centin et quelquefois même d'un demi-centin. Ainsi :

5,062,635 livres de sucre évalué à plus de 4$\frac{1}{4}$ centins, ont été par erreur consignées dans la classe des sucres au-dessous du No. 13, accusant une perte de $\frac{1}{4}$ de centin par livre ; soit pour le revenu une perte totale de.. $12,656

277,036 livres de sucre de même valeur inscrit comme étant au-dessous de No. 9, accusent, sur le pied d'une perte d'un demi-centin par livre, une perte totale pour le revenu de.................... 1,385

Perte sur le droit spécifique................ $14,041

Il serait difficile de donner les pertes que nous essuyons dans les droits *ad valorem* par suite d'une trop basse évaluation, cependant on peut s'en former une idée en comparant la valeur donnée au sucre importé en Canada, avec le prix auquel se vend ce même sucre à l'endroit de sa production.

A Londres les sucres raffinés présentent, pour une année, la moyenne suivante :

Sucre raffiné (Tittlers) d'assez bonne qualité,...................30s. à 31s. p. quintal, 6$\frac{1}{2}$c. p. liv.

Sucre raffiné de bonne qualité et de qualité supérieure...........32s. à 35s. p. quintal, 7$\frac{1}{4}$c. p. liv.

Pauvre à bon, jaune................24s. à 25s. p. quin., 5.45.c. p. liv.

Et sur les 47,316,877 livres de sucre, au-dessus du No. 13 importées de la Grande-Bretagne, il n'est pas une seule livre qui égale en valeur même la donnée la plus basse, c'est-à-dire 5.45 centins.

L'importation du sucre à New-York pour l'année 1877 a été de 1,070,198,035 livres dont les neuf-dixièmes étaient destinés au raffinage, et d'une valeur de 5'28 centins par livre. L'importation au Canada s'élève à 94,509,009 livres ; de cette quantité moins d'un vingtième est destiné au raffinage, et la différence d'évaluation entre le sucre raffiné importé ici et le sucre brut importé à New-York, n'est que de douze centièmes d'un centin, l'évaluation étant de 5.40 centins par livre.

Le rapport de la Chambre de Commerce de New-York, basé sur le rapport officiel du chef du bureau des Statistiques sur le commerce et la navigation, constate que pendant l'année que nous passons en revue, 33,274,675 livres de *sucre raffiné*, valant $3,889,935, ont été exportées de New-York. Le Canada a importé des Etats-Unis 28,845,766 livres de sucres raffinés, valant $1,845,830, et d'une valeur moyenne de 6.40 centins la livre. Les 33,274,675 livres de sucre exportées des Etats-Unis, et d'une valeur de $3,889,935, avaient, pour une livre, la valeur moyenne de 11.60 centins en espèces courantes. La prime sur l'or ne s'étant pas élevée cette annee à plus de 12½ pour cent, la valeur en or est de 10.23 centins, et en tenant compte de la prime de sorties en moyenne de 2.68 centins, dont est frappé le sucre exporté, le prix sera de 7.55 centins par livre, en regard d'une valeur de 6.40 centins lorsqu'il est entré ici. La différence dans la sous-évaluation est de 1.15 centin, et elle s'élève, pour 28,845,-766 livres, à $331,725 ; ajoutez une perte pour le revenu de 25 pour cent, *ad valorem*, de cette sous-évaluation, soit $2,931. Ce n'est pas tout encore. A part le sucre raffiné dont nous venons de parler, le Canada a importé des Etats-Unis 2,116,173 livres de sucre au-dessous du No. 13, et 27,433 livres de sucre au-dessous du No. 9, c'est-à-dire tous des sucres bruts. Or, d'après le même rapport officiel, les Etats-Unis n'ont exporté que 6,618 livres de sucre probablement de la Louisiane. Mais alors comment est-il possible que 2,387,606 livres de sucres raffinés aient perdu leur qualité en venant dans ce pays, et soient entrés dans la Puissance comme sucres bruts, et même pour une certaine quantité comme sucres bruts d'une qualité tout-à-fait inférieure ?

Certaines erreurs peuvent arriver même dans les départements de douanes les mieux organisés.

(*The Journal of Commerce*, Montréal, 31 janvier 1879.)

B.

Le rapport pour 1877-78 du Dr. F. A. H. LaRue, chimiste de la Puissance, n'est pas encore publié.

Dans ce rapport il affirme que ses prévisions en 1876 au sujet de l'addition de la glucose * se sont complétement réalisées et condamne comme adultères neuf échantillons sur les vingt-quatre qu'il a analysés; c'est-à-dire, tous ceux qui contiennent au-delà de sept par cent de glucose.

ANALYSES DE SUCRES FAITES PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT DE LA PUISSANCE DU CANADA, 1877-78.

(*Extraits du rapport du docteur F. A. H. La Rue.*)

No. 1644. *Sucre raffiné.*

Eau	4 37
Glucose	4 00
Substance minérale	4 00
Sucre de canne	87 63
	100 00

No. 1645. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	4 50
Glucose	10 00
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	84 50
	100 00

* Dans son rapport pour 1876-77, le docteur La Rue, parlant d'un échantillon de sucre humide, avait dit: "Relativement à sa blancheur plus qu'ordinaire, la question se présente de savoir si la proportion de la *glucose*—5 pour cent—qu'il contient, n'est pas une falsification au moyen de la *glucose* raffinée, fabriquée au moyen de certaines substances amylocées; car quelques échantillons, bien que présentant le même degré de blancheur, présentaient une grande différence dans la proportion des deux substances saccharines, la *glucose* et la *saccharose*.

No. 1646. *Sucre raffiné.*

Eau	0 12
Glucose	pas de traces.
Substance minérale	0 02
Sucre de canne	99 86
	100 00

No. 1647. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	4 37
Glucose	10 00
Substance minérale	2 80
Sucre de canne	83 83
	100 00

No. 1648. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	3 35
Glucose	5 60
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	90 05
	100 00

No. 1649. *Sucre brut.*

Eau	4 76
Glucose	12 00
Substance minérale	0 80
Sucre de canne	82 44
	100 00

No. 1650. *Sucre raffiné.*

Eau	2 12
Glucose	quelques traces.
Substance minérale	1 80
Sucre de canne	96 08
	100 00

No. 1651. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	4 87
Glucose	10 00
Substance minérale	0 80
Sucre de canne	84 33
	100 00

No. 1652. *Sucre raffiné très-blanc.*

Eau	1 75
Glucose	1 25
Substance minérale	3 00
Sucre de canne	94 00
	100 00

No. 1653. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	2 87
Glucose	6 50
Substance minérale	1 40
Sucre de canne	89 23
	100 00

No. 1654. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	1 12
Glucose	6 80
Substance minérale	0 02
Sucre de canne	92 06
	100 00

No. 1655. *Sucre raffiné.*

Eau	1 27
Glucose	8 25
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	89 48
	100 00

No. 1656. *Sucre raffiiné.*

Eau	0 25
Glucose	pas de traces
Substance minérale	0 02
Sucre de canne	99 73
	100 00

No. 1657. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	0 37
Glucose	4 10
Substance minérale	1 20
Sucre de canne	94 33
	100 00

No. 1658. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	4 25
Glucose	7 50
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	87 25
	100 00

No. 1659. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	4 12
Glucose	7 30
Substance minérale	0 80
Sucre de canne	87 78
	100 00

No. 1660. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	3 12
Glucose	5 60
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	90 28
	100 00

No. 1661. *Sucre partiellement raffiné.*

Eau	3 87
Glucose	4 80
Substance minérale	1 40
Sucre de canne	89 93
	100 00

No. 1662. *Sucre raffiné.*

Eau	3 87
Glucose	1 25
Substance minérale	1 20
Sucre de canne	93 68
	100 00

No. 1663. *Sucre raffiné.*

Eau	3 87
Glucose	6 50
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	88 63
	100 00

No. 1664. *Sucre brut.*

Eau	4 37
Glucose	5 60
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	89 03
	100 00

No. 1685. *Sucre brut.*

Eau	4 37
Glucose	10 00
Substance minérale	1 00
Sucre de canne	84 63
	100 00

No. 1666. *Sucre raffiné.*

Eau	3 12
Glucose	5 40
Snbstance minérale	0 00
Sucre de canne	91 48
	100 00

F. A. H. La Rue, M. A. M. D.,
Chimiste du gouvernement fédéral.

Québec, 31 janvier 1879.

Comme on voit, je dois les renseignements contenus dans ce dernier appendice au professeur distingué de la célèbre Université Laval de Québec, le docteur F. A. H. La Rue, homme très-savant et à mon égard très-patient, comme je l'ai toujours trouvé dans les nombreuses circonstances dans lesquelles je me suis adressé à lui pour ce qui concerne les intérêts de l'Espagne et du Canada.

COMMERCE ENTRE L'ESPAGNE ET SES PROVINCES ULTRAMARINES ET LES PROVINCES CONFÉDÉRÉES DE LA PUISSANCE DU CANADA.

NOTES DU COMTE DE PREMIO-REAL,
CONSUL GÉNÉRAL D'ESPAGNE AU CANADA, ETC.

II.

Je forme ces rapports, selon que je réussis à trouver dans mon *scrap book* les notes d'où ils sont tirés, et que j'obtiens les autres renseignements convenables. Il y a des dites données en espagnol, d'autres en anglais et quelques-unes en français. Si je me sers de cette dernière langue, c'est parce qu'elle est comprise par un assez grand nombre des gens instruits des deux pays dans les intérêts desquels je les compile. Il s'y trouve des renseignements qui sont très-bien connus en Espagne, et d'autres qui le sont également au Canada ; mais je les ai insérés, afin de donner *aux deux parties intéressées* une connaissance facile et complète de la question dont il s'agit. Quant à l'ordre (on pourrait presque dire le désordre) dans ces renseignements, j'y remédierai sans peine par une récapitulation claire et concise à la fin du dernier de ces mémoires.

Je dois ajouter que, vu que je parle purement d'affaires, j'ai adopté un langage plutôt technique, pour ainsi dire, que littéraire.

Après ces quelques remarques explicatives, j'aborde mon sujet.

En parcourant l'histoire du genre humain, on voit que de tout temps il y a eu des nations qui se sont livrées d'une manière toute spéciale au commerce. Les Phéniciens, les Carthaginois, les Vénitiens et les Hollandais sont les peuples les plus remarquables sous ce rapport parmi les anciens. Que dirai-je de l'Espagne, ce berceau du commerce, et des consulats, patrie ou séjour de quelques-uns des découvreurs de cet immense continent ! Plus tard, nous voyons l'Angleterre suivre l'exemple de ces pays et se rendre célèbre par son commerce. La différence entre celle-ci et les nations mentionnées plus haut, particulièrement les Vénitiens, a été que, tandis qu'elle agrandissait ses relations commerciales, une certaine aristocratie territoriale a sans cesse lutté contre les classes commerciales avec un succès plus ou moins sensible. On peut dire que chez elle, la terre et la mer se sont livré un combat l'une à l'autre, non pas physiquement parlant, comme en Hollande, mais moralement et politiquement. A peu d'exceptions près, notamment au temps de Cromwell, les intérêts du sol, ceux de l'aristocratie territoriale, ont dominé, jusqu'à l'époque où fut passé le Bill de la Réforme en 1832.

Depuis cette époque jusqu'à nos jours, les idées de commerce ont généralement prévalu en Angleterre.

Plusieurs idées énoncées sont disparues, grâce à l'influence du commerce en général, sur les influences purement territoriales, et il est possible en même temps que de nouvelles idées se soient répandues.

Le Canada semble aujourd'hui disposé à s'occuper des grandes questions du commerce international, et je suis fier que les premières négociations sérieuses en ce sens, qui ont reçu l'approbation de la Grande-Bretagne, auront lieu entre le Canada et l'Espagne. L'établissement solide de relations commerciales entre ces deux

nations, fera un époque remarquable dans l'histoire commerciale du Canada, et sera, j'aime à le croire, l'aurore d'un ère de prospérité pour ces deux pays que je chéris tant.

Autrefois, on regardait avec mépris ceux qui se livraient au commerce, et l'on avait tort. Cette erreur absurde est heureusement disparue—mais elle semble en avoir produit une autre, c'est de croire que le commerce n'a pas de bornes, et que l'on peut en poursuivre les opérations indéfiniment—c'est l'extrême opposé. Tout ce que les peuples et les gouvernements peuvent faire, c'est de protéger les honnêtes commerçants. On ne peut faire volontairement un mal quand il n'y pas même l'espoir solidement fondé de le convertir en bien véritable.

Aussi on ne devrait pas sacrifier une branche de commerce au bénéfice des autres, mais la même justice doit être également appliquée à toutes avec impartialité.

De même, on ne peut faire tort à un pays pour en favoriser un autre.

Quand on fixera certaines conditions aux arrangements qui devront se faire, on se rappelera naturellement, en tâchant d'éviter la contrebande, les manifestes frauduleux, etc., que malheureusement la malhonnêteté mercantile est presqu'un trait caractéristique de notre siècle.

Dans les temps anciens, la main-d'œuvre en Angleterre étant plus dispendieuse qu'en Flandre, les anglais exportaient la laine dans ce pays, où elle était convertie en drap, et on la payait avec certains articles de luxe que l'Angleterre alors ne pouvait produire. De ce genre de commerce, s'établit la coutume qui existe encore en Angleterre, en ce que le Lord chancelier préside la Chambre des Lords assis sur un ballot de laine. L'Angleterre, après avoir lutté et légiféré pen-

dant longtemps pour une cause semblable à celle que le gouvernement canadien entreprend aujourd'hui, est arrivée à la suprématie du commerce, en montrant ainsi que cette voie est une voie droite, même en politique, bien qu'elle entraîne une certaine dépense temporaire, que L'AGRANDISSEMENT DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE REMBOURSE PROMPTEMENT, ET D'UNE MANIÈRE PERMANENTE.

" Protégez-vous, à tort ou à raison," est un vieux proverbe espagnol."

Ici, la protection que l'on demande n'est pas un tort, mais elle est commandée par la raison elle-même.

On dit encore en espagnol : " une once de sang vaut mieux qu'une livre d'amitié." Ces maximes nous indiquent clairement le libre-échange avec toutes les nations sous un seul drapeau ; LA PROTECTION CONTRE L'ÉTRANGER QUAND IL LE FAUT, ET LE LIBRE-ÉCHANGE QUAND CELA EST AVANTAGEUX.

En Angleterre, il y a quelques années, M. Carlyle exprimait fortement, quoiqu'avec peu de succès, les mêmes vues ; vues que vient d'adopter le Bureau de Commerce de la ville de Sheffield, qui, au contraire, s'était prononcé alors unanimement en faveur du libre-échange avec les étrangers, et s'était montré entièrement indifférent ou opposé aux colonies.

Que la Grande Bretagne elle-même, ce champion du libre-échange, revienne aujourd'hui à la protection, c'est ce que nous apprend un journal de Québec de la semaine dernière. Comme remède à la crise financière et à la dépression du commerce anglais, on prépare l'imposition de droits prohibitifs sur toutes les importations provenant des pays qui ont adopté la protection, et particulièrement des Etats-Unis. Cette idée devient de plus en plus populaire en Angleterre, et sera la pratique qu'elle suivra avant peu.

Et après tout, en adoptant cette nouvelle politique, elle ne fera que revenir, quoique par une voie détournée, à celle qu'elle avait suivie avec succès jusqu'à environ 40 ans. Car (on semble l'avoir oublié ou l'ignorer) aussitôt que l'Angleterre se fut relevée des désastres de la guerre civile qui avait sévi dans ce pays pendant le règne de Charles I, elle songea à mettre un frein aux progrès toujours croissants de ses heureux rivaux les hollandais, en promulguant les lois de Cromwell sur la navigation. On adhéra fortement à la politique de ces lois qui furent entièrement révoquées il n'y a pas encore quarante ans. Ces lois décrétaient que nul sujet anglais ne pouvait recevoir des produits étrangers, venant de l'Asie, de l'Afrique ou de l'Amérique, à moins que ces produits ne fussent importés dans un vaisseau anglais, et que le capitaine et les trois-quarts de l'équipage ne fussent sujets britanniques : Et malgré tout ce que le romantisme, comme je l'appelle, en matière de commerce et de navigation pourra penser de cette législation, il n'en est pas moins certain que cette politique empêcha le commerce de l'Angleterre d'être ruiné par les hollandais et autres peuples rivaux, et fit surgir cette admirable légion de marins, accoutumés à naviguer sur toutes les mers depuis le pôle nord jusqu'aux tropiques. (Voyez Lindsay's *history of merchant shipping and ancient commerce.*)

On nous a dit en Espagne, que le libre-échange avait été un grand bienfait pour l'Angleterre. Mais quelle a été l'histoire de cette question en ce qui regarde l'Angleterre elle-même ?

Il y a quarante ans, l'Angleterre était un pays protecteur. Elle avait créé d'immenses industries qu'elle possédait au moyen d'une politique, non pas seulement de protection, selon la signification que nous lui donnons, ni au moyen de droits élevés, mais au moyen de

lois pénales contre le transfert de l'habileté et des connaissances mécaniques du peuple anglais, aux nations étrangères, dans le but de leur en faire retirer un avantage. Après avoir créé ces grandes industries, l'Angleterre fit ce raisonnement-ci : "tout ce dont nous avons besoin maintenant pour réussir, ce sont des marchés étrangers pour disposer des marchandises que nous avons fabriquées ; " et dès lors, le peuple anglais prêcha le libre-échange, demandant instamment aux pays nouvellement établis ou peu avancés sous le rapport de l'industrie (l'Espagne étant comprise parmi ces derniers) de donner accès dans leurs ports aux produits de l Angleterre ; disant qu'il était prêt à ouvrir ses marchés à ce qui n'était pas le produit des manufactures des autres pays, puisque, de fait, ceux-ci n'en avaient que peu ou point du tout. Cet apostolat faux ou erroné devait évidemment tendre au même but qui avait été assigné auparavant à la protection ; c'est-à-dire, l'encouragement des industries de l'Angleterre, en leur trouvant un débouché sur les marchés étrangers.

Après avoir adopté ce prétendu libre-échange pendant 40 ans, quel en a été le résultat ?

Le libre-échange était devenu non seulement une doctrine, mais un dogme ; la simple discussion sur son mérite constituait une hérésie.

Quel a été le résultat jusqu'à ce jour ?

C'est qu'aujourd'hui, selon l'opinion d'un économiste éminent, M. Thomas White, il y a ce fait remarquable, que dans la Grande-Bretagne elle-même, parmi les plus profonds penseurs et les hommes d'état les plus remarquables, nous avons entendu des aveux, non pas en faveur de la *protection*, car ils ont horreur de ce mot, mais en faveur de ce qu'ils appellent un tarif de réciprocité, ce qui n'est autre chose qu'un nouveau nom donné aux *droits protecteurs*.

Le romantisme en matière de commerce maritime ou d'économie politique, ne tient aucun compte des circonstances particulières où se trouve un pays. Il décrète une loi de navigation ou de commerce, comme Procuste faisait d'un lit un instrument de torture : les personnes qui étaient trop courtes, il les y étendait de force, et celles qui étaient trop longues, il les rognait. Il en est de même des partisans dévoués de cette théorie ; elle est parfaite à leurs yeux, et si les nations qui l'adoptent n'en profitent pas, c'est leur propre faute.

Le peuple canadien désire beaucoup aujourd'hui agrandir son commerce avec les nations étrangères, surtout avec les Indes Occidentales ; et à propos de cette question, l'Association Manufacturière et Industrielle d'Ontario, et le Bureau de Commerce du Cap Breton (et même aussi à Québec s'est occupé de ce projet) ont soumis une série de résolutions demandant au gouvernement canadien d'accorder une subvention à une ligne de *steamers* qui ferait le service entre le Canada et les Indes Occidentales. Cette question se rattache en grande partie à une autre non moins importante : celle de créer les industries canadiennes ; puisque, sans l'une, l'autre est impossible. Il n'y a aucun doute que l'on puisse agrandir les relations commerciales du Canada avec les Indes Occidentales au moyen de l'assistance judicieuse des gouvernements des pays intéressés et du Canada même, accordée, non seulement quant au Canada, sous forme de sa partie de subvention à des compagnies de *steamers*, mais en établissant un tarif qui permettrait d'importer les matières brutes de ces îles, et de les manufacturer au Canada, et en leur donnant en échange la fleur, le poisson et le bois, et autres objets de commerce que j'indiquerai plus tard.

A ce sujet, une occasion favorable vient de s'offrir au Bureau de Commerce de la cité de Montréal, de représenter encore une fois au gouvernement de la

puissance, l'urgence de faire de nouveaux efforts pour augmenter le commerce du Canada avec les Indes Occidentales et avec le Brésil.

Le consul de ce pays, M. Wm. Darley Bentley, ayant eu des lettres de recommandation auprès de quelques marchands de Montréal, eut une entrevue avec les membres du Conseil, dans laquelle il leur donna plusieurs renseignements précieux sur l'étendue du commerce que fait le Brésil avec les Etats-Unis et le Canada; il insista en même temps sur l'importance d'établir une ligne de bateaux-à-vapeur pour le transport du fret et des malles entre le Brésil et le Canada, en annonçant que le gouvernement de l'empire du Brésil était prêt à accorder une allocation annuelle de £5,000, à une ligne semblable.

Le conseil du bureau de commerce a eu lieu de croire que cette entrevue a contribué à faire mettre cette importante question devant le gouvernement canadien, et que l'entrevue de M. Bentley avec les membres du cabinet, le porte à croire que l'on prendra bientôt les mesures nécessaires pour mener ce projet à bonne fin. Le premier ministre a assuré le conseil, que le gouvernement saisira avec joie toutes les occasions qui se présenteront d'augmenter le commerce du Canada avec l'Amérique du sud et les Indes Occidentales.

Les exportations de poisson d'Halifax aux Indes Occidentales furent un peu plus considérables l'année dernière, que les années précédentes; mais les prix de vente ne furent pas aussi élevés. Le montant des cargaisons exportées de Halifax, en 1878, à Porto-Rico, la Jamaïque, Demerara, les Barbades, les îles Françaises et Trinidad, s'est élevé à 293,307 quintaux de poisson sec et 84,747 barils de poisson salé.

Les importations de sucre et de mélasse, des Indes Occidentales à Halifax, ont été de 10,673 poinçons,

856 tierces et 1,078 barriques de mélasse, et de 2,758 boucauts et 414 barils de sucre, d'après une publication fiable où j'ai puisé cette information.

Une assemblée des importateurs d'Halifax a eu lieu le 8 de janvier dernier, et une vive discussion s'est engagée sur les grands obstacles qui s'opposent à l'établissement d'un commerce satisfaisant entre Halifax et St. Pierre, les Bermudes et les autres ports des Indes Occidentales, avec lesquels il y a déjà une communication régulière par une ligne de *steamers.* La plus grande de ces difficultés, est la différence des primes accordées par ces différentes localités. MM. B. A. Smith et P. A. Balcon furent nommés pour former un comité chargé de préparer un mémoire adressé au gouvernement canadien, pour exposer la question sous tous les points de vue, et l'on a lieu d'espérer que le gouvernement s'en occupera bientôt.

Tout ceci me ramène à cette question si souvent discutée : " Est-il à propos, dans l'intérêt public, d'accorder des primes aux vaisseaux marchands ? " Comme je l'ai déjà dit en quelques occasions, telle a toujours été et semble être encore la coutume suivie par le gouvernement français vis-à-vis des pêcheurs de l'île de Terreneuve ; tandis que la politique actuelle de l'Angleterre est entièrement opposée à cette coutume. Les uns prétendent que ces primes servent à stimuler le zèle des citoyens pour des entreprises qui sont avantageuses à leur pays, mais qui ne seraient pas commencées promptement pour les profits intrinsèques qu'elles pourraient donner ; mais on ne peut pas inclure le commerce parmi celles-ci. D'autres prétendent au contraire, que ces primes ont pour effet de rendre le peuple insouciant, et de l'accoutumer à regarder le gouvernement comme son trésorier, au lieu de le forcer de compter sur sa propre énergie.

Il n'est pas facile de dire de suite qu'il n'est pas à propos d'accorder des primes, pour la raison que ceux qui les reçoivent deviennent insouciants.

D'un autre côté, la presse canadienne nous dit que dans une grande partie des endroits de pêche qui se trouvent sur les bancs de Terreneuve, un système de primes ou de secours accordés par le gouvernement a produit des résultats qui sont loin d'être enviables. La localité dont je parle est le Labrador. Ses rivages sont peuplés par des blancs qui sont périodiquement réduits à la plus grande misère, et soutenus chaque fois par le gouvernement canadien. Un des plus grands bienfaiteurs de cette population étant un jour débarqué sur cette côte au milieu de l'été, avec une malle de voyage ordinaire, ne put pas trouver un seul homme pour transporter cette malle à une petite distance, même en offrant de l'argent en paiement.

Dans quelques parties de la province de Québec, le peuple s'est accoutumé à recevoir de l'assistance du gouvernement ; il compte sur cette assistance et l'appelle dans son langage, qui est français, " teter la Reine."

Il est d'ailleurs bien connu, selon ce que j'ai aussi déjà remarqué, que ce n'est pas la seule cause qui ait appauvri les gouvernements, sans que le peuple en ait retiré le moindre profit. La marine marchande est très portée à encourager la contrebande et à y contribuer. Les maîtres de vaisseaux tolèrent quelquefois des manifestes frauduleux, etc., etc., en privant ainsi les divers gouvernements d'un revenu légitime.

Si l'on eût mis un frein à cet abus, ainsi qu'à celle de *teter la Reine*, les gouvernements auraient certainement prévenu au moins une partie des crises commerciales qui se sont succédées, et, entre autres choses, les malheureux employés qui sont toujours les victimes,

n'auraient pas été exposés au décompte ou aux diminutions que l'on fait peser aujourd'hui sur leurs salaires déjà insuffisants.

On pourra peut-être dire, qu'entre les primes payées pour le succès d'une entreprise, et les secours accordés à des infortunés qui manquent de pain, il doit y avoir cette différence, que les unes peuvent stimuler l'ambition, tandis que les autres la paralysent.

Mon seul désir est de présenter ici des arguments opposés pour maintenir l'équilibre. Ce sont deux principes, sur lesquels personne ne peut se prononcer d'une manière certaine.

Lorsque la navigation était encore dans son enfance, il fallait peut-être cent bateaux et cent cinquante hommes pour transporter cent passagers avec leur bagage. L'application de la voile latine à des bateaux plus grands dans certaines localités, diminua le nombre de marins nécessaires jusque là, et augmenta la force motrice du vaisseau. Les vaisseaux à voiles carrées avaient pour principe, de diminuer le nombre de matelots dans une proportion plus grande que celle du tonnage ; et enfin les bateaux-à-vapeur avec une douzaine de matelots purent transporter la charge de quinze cents hommes et de cinq cents bateaux à rames. Ainsi, de même que le bateau à voile latine remplaça le bateau à rames, et que le bateau à voiles carrées remplaça le bateau à voile latine, ainsi le bateau-à-vapeur prit la place des anciens bateaux. Ceci, cependant, n'est pas encore le plus grand développement de la vapeur. Les chemins de fer, en ce qui concerne les continents, remplacent les bateaux-à-vapeur, et détruisent en grande partie la navigation sur les rivières, et la réduisent aux communications entre les endroits absolument séparés par les eaux. La vapeur est destinée à unir l'Europe, l'Asie et l'Afrique en un seul système de commerce par terre.

Dans beaucoup d'endroits, la vapeur a servi et servira encore à peupler les déserts et à rendre fertiles les terres incultes. Mais, malheureusement, il se trouve des localités où elle joue un rôle opposé, et dans lesquelles elle fait disparaître la vie humaine et convertit en déserts des endroits jadis populeux. Il y a des rivages et des ports qui sont maintenant silencieux, sans activité et abandonnés, qui cependant, à une époque, pas plus éloignée que la vie d'un homme, se distinguaient par l'activité et l'industrie d'une population maritime ou riveraine ; des endroits animés, joyeux par le mouvement, et retentissants du bourdonnement agréable d'une population active et heureuse, sont maintenant déserts, réduits au silence, si ce n'est qu'on y entend quelquefois le bruit désagréable de la locomotive du chemin de fer, poursuivant sa carrière discordante et monotone.

Que deviennent les milliers de personnes ainsi privées de leurs occupations ordinaires ? Leur sort est celui de toutes les autres populations sans instruction dans des circonstances semblables.

Ils refusent ou sont incapables d'adopter un nouvel emploi. Ils s'attachent à leur ancien état, et non à un autre, et à mesure que les anciens disparaissent en déplorant la dureté des temps, et en éprouvant du dégoût pour l'état qu'ils avaient embrassé dans leurs plus belles années, aucun nouveau sujet ne se présente pour le remplacer. C'est là la grande anomalie de nos jours.

La vapeur ne détruit pas seulement les véritables marins anciens, mais elle oblige encore ceux qui ont besoin de main-d'œuvre pour la mer, de laisser le port des équipages composés presqu'entièrement d'hommes accoutumés à vivre sur la terre ferme. Sous de telles circonstances, il n'est pas étonnant que les vaisseaux restent inoccupés, et que l'on puisse à peine les vendre,

faute d'emploi et de demandes. C'est le cas maintenant en Angleterre même, et des centaines de vaisseaux sont détruits tous les jours, faute d'emploi ou d'acheteurs.

Quelque pénibles que puissent être ces faits à bien des personnes, la prétendue loi du progrès semble avoir condamné, d'une manière inéxorable, les vaisseaux à voiles ou à vapeur, construits sur les anciens modèles. Les besoins actuels requièrent des *steamers* d'une grande force et d'une grande capacité, construits d'après les meilleurs et les plus récents modèles. La voile ne peut plus lutter contre la vapeur, ni la roue contre l'hélice. Les anciens vaisseaux disparaîtront successivement par l'action du temps et des changements qu'il entraîne, et le propriétaire de petits vaisseaux, de même que le petit capitaliste, ne pourra lutter contre la richesse et les applications qu'elle còmmande.

Je répète assez au long toutes ces remarques que j'ai déjà faites dans d'autres de mes écrits, afin de faire voir même à ceux qui sont le moins versés dans ces affaires, que les conventions ou les arrangements les plus sages entre deux gouvernements ne sauraient opérer des miracles en matière de navigation, comme je démontre aussi dans ce mémoire qu'il n'est pas possible d'en opérer en matière de commerce. Si par exemple, un port, par le dit changement dans le système de navigation, par la construction de chemins de fer, qui l'éloignent du tracé de la nouvelle route, ou si par une coalition bâsée sur des arguments *contraproducentes*, un port, dis-je, se trouve privé d'une grande portion de son commerce, ce n'est pas assurément un traité qui remédiera à cet état de choses.

Et, maintenant que j'en suis à la question des ports, je reviens à une idée exprimée dans une page précédente, quant à l'établissement d'une ligne de *steamers* entre un ou plusieurs ports du Canada et un ou plu-

sieurs ports espagnols. En ceci, il est évident que le Canada et l'Espagne sauront faire un choix pour le plus grand bénéfice de chacun d'eux, mais que naturellement chaque pays choisira les siens.

En ce qui se rapporte aux subventions ou bonus mentionnés dans le paragraphe que je viens de citer, toutes les remarques faites par après ne s'appliquent pas au premier établissement d'une nouvelle entreprise, mais à celles déjà fondées et dont l'existence même semblerait dépendre du secours perpétuel du gouvernement. De telles subventions peuvent être faites très à propos par deux pays dont les ressources respectives sont ignorées l'un de l'autre, afin de les pousser à former des relations régulières, et leur faire faire une meilleure connaissance pratique et mutuelle. En moins de mots, JE SUIS SINCÈREMENT EN FAVEUR DE TELLES SUBVENTIONS EN CE CAS-CI, MAIS JE CROIS QUE CETTE AIDE NE DEVRAIT ÊTRE ACCORDÉE QUE POUR UNE PÉRIODE LIMITÉE.

Pour ce que j'ai dit de la marine marchande, en ce qui concerne leur consentement quelquefois donné à de faux manifestes, etc., pour rendre justice à cette marine marchande, il faut admettre que ce ne sont pas seulement des causes inhérentes à la navigation elle-même qui ont produit cet état de choses. La dureté des temps, pour nous servir d'une expression particulière à ce pays, y a sans doute grandement contribué. Au Canada, surtout, cette dureté des temps a généralement affecté le commerce.

Les profits que réalisent les marchands sont devenus si faibles, qu'ils ne peuvent trouver moyen d'envoyer des ordres à l'étranger pour l'achat de marchandises ; et si toutefois ils se décident à faire une importation un peu considérable, c'est généralement sans assurance du présent, et sans avoir une juste idée de l'avenir ; c'est la raison pour laquelle l'activité dans le com-

merce est à peu près inconnue de nos jours en ce pays, comme presque partout ailleurs. Autrefois, les gages des ouvriers canadiens étaient peu élevés d'abord, et les ouvriers honnêtes et bien disposés, et le résultat fut, que le port de Québec, par exemple, se trouva presque toujours rempli de vaisseaux. Mais, il y a quelques années, ces ouvriers furent réunis en un corps politique et se servirent des pouvoirs qui leur étaient conférés par la loi pour commettre des exactions ; ils forcèrent ainsi certains marchands qui avaient d'abord préféré Québec,—et il s'en trouve parmi eux qui peuvent encore aujourd'hui faire le commerce,—à aller chercher les bois de la Baltique, qui sont le principal article de commerce de ce port peu fréquenté durant l'été dernier.

De cette manière, les membres de l'association des ouvriers employés à la charge des navires se ruinèrent eux-mêmes en détruisant leur propre industrie, en augmentant la dépression du commerce du Canada, et en causant aussi par-là indirectement un grand dommage au commerce de l'Espagne.

Quant à ce qui regarde le bas prix de la main d'œuvre au Canada et en Espagne, comme je l'ai déjà dit dans mon mémoire I, cette dernière offre les plus grands avantages désirables, sous ce rapport, en échange des quelques profits qu'elle peut en retirer. Car il doit toujours y avoir compensation. Je ne voudrais pas laisser croire que je désire conseiller à qui que ce soit d'imiter l'exemple du chancelier d'Angleterre ; mais s'il m'était permis de me servir d'une allégorie, je dirais que les relations commerciales entre le Canada et l'Espagne devraient être semblables à la balance d'Astrée, dont aucun des plateaux ne penche injustement ni d'un côté ni de l'autre.

Cette balance, matériellement parlant, peut être facilement tenue en équilibre, comme je l'ai déjà dit, entre

l'Espagne et le Canada, par un échange équitable de leurs produits respectifs, et parmi ceux-ci j'ai parlé ci-devant des navires et des bois magnifiques de ce dernier pays. Touchant cette question, j'ai eu le bonhenr de me procurer ce qui suit immédiatement :

" Québec, le 20 novembre 1878.

Mon cher Comte,

J'ai le plaisir de vous adresser un précis historique de la construction des navires à Québec. Je me suis attaché à faire voir, d'après des statistiques, la marche progressive de l'industrie navale à Québec, ses diverses phases, sa période d'éclat, celle de sa décadence, et à indiquer quels sont les moyens que l'on se propose de prendre pour la faire revivre.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

N. LeVasseur.

Ilmo. Sr. Conde de Premio-Real.

PRÉCIS HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES A QUÉBEC.

La construction des navires a été, après l'agriculture, la première et la plus importante des industries du Canada et voire même la plus ancienne de l'Amérique du Nord. Son berçeau et son principal foyer furent à Québec. Dans ce pays vierge, couvert partout d'immenses forêts de noyer, d'acajou, de chêne, de pin, etc., ce n'était pas, certes, la matière première qui manquait. Aujourd'hui encore, après bien des années d'exploitation extravagante des richesses forestières du pays, ces richesses sont considérables ; une administration sage peut les faire durer longtemps, et devrait même en assurer l'existence perpétuelle.

* Le distingué M. Nazaire-Zéphyrin LeVasseur dirige actuellement le journal " L'Evénement " et a été président de la Presse-associée.

El C. de P-R.

L'histoire de la construction des navires à Québec, peut se diviser en trois périodes. La première, de 1703 à 1787, est celle de son enfance ; on la voit faire ses premiers pas ; sa démarche est mal assurée ; cependant, à mesure qu'elle approche de 1787, on la voit se raffermir sensiblement.

Sa deuxième période, celle de son éclat, peut s'étendre depuis 1787 jusqu'en 1867. Durant cette période, elle a subi des fluctuations nombreuses, mais en somme, elle a vu ses plus beaux jours.

Sa troisième période, ou celle de sa décadence, commence en 1867 ; elle n'est pas finie, et aujourd'hui encore, la construction des navires à Québec est dans un état critique. Depuis plusieurs mois cependant, on étudie beaucoup les moyens de la faire revivre, et l'on espère bien fort qu'elle ressuscitera, prospère et brillante comme avant, moyennant certaines conditions dont je parlerai plus loin.

Les premiers colons français se mirent à construire des navires pour le service des communications intérieures et aussi pour traverser l'océan. Les navires qu'ils construisaient étaient d'un petit tonnage et ne dépassaient guère en dimensions les bateaux qui servent aujourd'hui au cabotage. Ils n'avaient, il faut le dire, comme modèles que les navires laissés par Jacques Cartier dans la rivière St. Charles, entre l'Hôpital de la Marine et la Pointe-aux-Lièvres; l'un deux, la *Petite Hermine*, ne jaugeait que 120 tonneaux.

Ce fut en l'année 1703 que fut inaugurée la construction des navires dans l'Amérique du Nord, et c'est Québec qui réclame l'honneur d'avoir donné le jour, sur les bords de la rivière St. Charles, à la première coque canadienne qui ait traversé l'Atlantique.

Jusqu'en 1715, l'histoire de la construction des navires

à Québec est fort obscure ; il n'existe pas de documents qui permettent d'en nouer le fil. Un manuscrit, rédigé par un M. Urquhart, et que M. N. Rosa, constructeur de navires, avait en sa possession, a été perdu dans l'incendie du 24 mai 1870. Il donnait l'histoire de la construction des navires à Québec jusqu'en 1818. Quoiqu'il en soit, il est connu qu'en 1715, on construisit plusieurs navires à Québec, et qu'en 1722, de l'Anse de l'Hôpital de la Marine, on mettait à l'eau six navires d'un tonnage considérable pour l'époque.

Dans la suite du temps, la France, ayant à lutter contre de fortes puissances maritimes, l'Angleterre entr'autres, voulut se faire forte sur mer comme elle l'était sur terre. Maurepas, ministre de la marine sous Louis XV, s'occupa sérieusement de la question. Il s'adressa au Canada, et pour donner une forte impulsion à l'industrie navale, offrit une prime de 500 francs pour chaque navire de deux cents tonneaux, construit à Québec, et vendu en France. Malheureusement, cette offre n'eut pas l'effet désiré. La construction navale resta en embryon jusque vers l'année 1787. La guerre de sept ans et les troubles occasionnés par la conquête peuvent certainement être mises au nombre des causes qui entravèrent ses premiers pas.

C'est en 1787, près de trente ans après la conquête du Canada par l'Angleterre, que l'industrie navale à Québec a vraiment pris son essor.

En 1788, dix-neuf navires sortirent des chantiers de Québec ; ils représentaient 1,452 tonneaux ; mais l'année suivante, en 1789, le nombre des navires se trouva plus que triplé : cinquante-huit se firent enrégistrer à la maison de douane ; leur tonnage collectif s'élevait au chiffre de 2,363 tonneaux.

Depuis 1790 jusqu'en 1798, il y eut diminution fort

notable et dans le nombre et le tonnage des navires. Voici la statistique * pour cette période :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1790	10	452
1791	12	654
1792	12	574
1793	6	319
1794	14	909
1795	19	1,364
1796	13	1,297
1797	14	1,528
1798	13	1,138

En 1799, la construction des navires prit un grand élan ; la moyenne des navires que l'on construisait alors, ne dépassait pas cinquante tonneaux, parce que l'on ne croyait pas qu'il fût possible de passer l'océan avec un navire jaugeant plus de deux cents tonneaux. Mais, en 1799, les constructeurs s'enhardirent. On mit sur chantier la quille d'un navire de 500 tonneaux ; c'était le premier navire qui eût des proportions aussi considérables. Cette année là, il y eut 32 navires de mis à l'eau ; ils représentaient collectivement 6,188 tonneaux, différence en plus de 5,050 tonneaux sur l'année précédente.

Depuis 1800 jusqu'en 1810, une décade, la statistique douanière nous donne les chiffres suivants :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1800	21	3,769
1801	24	3,404
1802	21	3,370
1803	30	3,168

* Statistiques de M. Chrys. Langelier, *Annuaire de l'industrie*, 1873.— (C'est avec un plaisir sincère que je vois ici le nom de mon ami, M. Chrysostôme Langelier, le modeste et savant écrivain et statisticien.

El C. de P-R.)

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1804	25	2,524
1805	15	1,846
1806	18	2,332
1807	15	2,728
1808	15	4,133
1809	21	3,415
1810	35	5,533

En 1811, la construction eut un regain de vie ; 54 navires dont le chiffre 13,691 marque le tonnage collectif, sortirent des chantiers québecquois. L'année suivante, 1812, le nombre des navires tomba à 34 et le tonnage à 6,941 ; en 1813, autre diminution de moitié : nombre de navires construits, 18 ; tonnage, 3.315. L'industrie navale se maintint dans cette note jusqu'en 1823. Voir les statistiques suivantes :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1814	25	3,906
1815	39	8,460
1816	39	4,213
1817	36	3,590
1818	37	3,566
1819	25	3,666
1820	16	2,084
1821	22	2,254
1822	20	2,685
1823	38	3,706
1824	38	10,498

En 1823, on construisit un gros navire, le *Columbus*, jaugeant 3,690 tonneaux ; il fut mis à l'eau à l'Ile d'Orléans. Ce navire périt en revenant d'Angleterre.

En 1824, on en construisit un autre, le *Baron de Renfrew*, jaugeant 5,888 tonneaux. Il fut mis à l'eau à Québec. Sa hauteur, prise du couronnement de la quille, était de cinquante pieds ; sa largeur de 80, sa longueur de 309 pieds anglais. Le *Baron de Renfrew* fit naufrage à Gravelines.

Voici les raisons pour lesquelles on leur avait donné ces dimensions : c'étaient des cargaisons flottantes de bois de construction, que l'on voulait faire entrer *franco* dans les ports anglais où les navires étaient admis en franchise, et le bois grevé d'un droit énorme d'importation. C'était de la contrebande fantaisiste.

En 1825, le nombre et le tonnage des navires canadiens atteignirent des chiffres sans précédents : nombre des navires, 83 ; tonnage, 24,592.

Ci-suivent les statistiques jusqu'en 1830 :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1826	84	19,172
1827	61	9,475
1828	61	9,782
1829	34	6,087
1830	25	4,793

Parmi les navires qui furent construits à Québec en 1830, on en remarque un qui jaugeait 1,869 tonneaux. Insensiblement les proportions des navires augmentaient. Reprenons nos statistiques :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1831	38	6,170
1832	24	4,895
1833	29	5,598
1834	35	9,010
1835	30	8,012
1836	31	10,155
1837	34	10,179
1838	35	9,358
1839	46	13,929
1840	64	26,561
1841	64	23,122
1842	57	12,621
1843	42	12,736
1844	40	14,214

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1845	46	24,713
1846	39	19,714
1847	74	35,740
1848	55	22,298
1849	73	28,160
1850	74	34,154
1851	66	41,605
1852	49	26,405

En 1849, Québec avait vingt chantiers, Montréal autant, le district de Gaspé huit et Trois-Rivières quatre.

Au nombre des navires construits en 1852, il y en eut un de 1500 tonneaux.

En 1853, 89 navires sortirent des chantiers québecquois ; tonnage, 54,028 ; différence de 18,288 tonneaux avec la meilleure année jusque-là, 1847, qui eut à son crédit 74 navires et 35,740 tonneaux. Parmi ces navires, il y en eut dont la jauge variait depuis 1000 à 1800 tonneaux ; quelques-uns d'entre eux étaient de fins voiliers. On cite le *Boomerang* qui accomplit alors la traversée la plus rapide qui eut jamais été faite entre Québec et l'Australie, aller et retour. Le *Shooting Star*, de 1520 tonneaux, et l'*Arthur the Great*, de 1600 tonneaux, construits par M. W. Lee, dans son chantier près la Pointe-aux-Lièvres, ont été longtemps au service de l'Angleterre en qualité de transports ; l'un d'eux le *Shooting Star* a fait entre Plymouth et Malte la même prouesse que le *Boomerang* entre Québec et l'Australie. Bon nombre de ces navires se vendirent £13 10s. le tonneau et rapportèrent des bénéfices énormes aux constructeurs. Aujourd'hui, les navires construits au Canada se vendent £10 10s. le tonneau. *

L'industrie navale était entrée dans sa période d'éclat et de prospérité ; ce fut l'âge d'or pour elle et les

* $42 = 210 pesetas.—El. C. de P-R.

ouvriers canadiens. L'activité régnait partout dans les chantiers, nuit et jour ; cette activité se communiquait à l'atelier, au magasin où tout prospérait par suite de l'aisance dans laquelle vivaient les ouvriers. Le charpentier canadien est, règle générale, très-habile, très-laborieux et très-âpre à la besogne. Aussi ses bras étaient toujours occupés. La vie était à bon marché et la circulation du numéraire était considérable. On voyait à peine de pauvres gens : les ouvriers allaient au chantier, vêtus d'habits dont aujourd'hui ils feraient leurs beaux dimanches.

Cet état de choses dura jusqu'en 1867 ; avec le début de la Confédération en 1867 coïncide la grande décadence de la construction des navires à Québec. La crise commença à se faire sentir en 1857 ; le tonnage des navires canadiens sur les bords de la rivière St. Charles tomba de 38,644 tonneaux en 1857 à 20,518 tonneaux en 1858, et à 14,468 en 1859.

Quelques statistiques depuis 1854 jusqu'en 1863 serviront de renseignements sur la situation.

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1854	78	46,554
1855	95	35,802
1856	90	35,842
1857	83	38,644
1858	51	20,518
1859	41	14,468
1860	55	22,585
1861	51	25,546
1862	68	27,213

En 1863, la France accorda l'entrée en franchise des navires canadiens à la condition d'une réduction de droits sur les vins français. C'est sous le consulat de M. Gauldrée-Boileau que cette convention eut lieu. Le droit imposé sur les navires canadiens en France était

nominal, 2 francs, je crois. AU BOUT DE DEUX ANS, SANS MÊME EN PRÉVENIR LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS, LE CANADA RETIRA A LA FRANCE LA FAVEUR QU'IL LUI AVAIT ACCORDÉE. Le procédé était, on en conviendra, pour le moins cavalier ; le gouvernement français, mécontent de la conduite du Canada à son égard, imposa des droits d'entrée considérables sur les navires canadiens, quarante francs par tonneau, comme aujourd'hui, si mes renseignements sont exacts. Lorsque la convention fut établie, l'industrie navale, au Canada, comme la bougie avant de s'éteindre, eut trois ans durant des lueurs brillantes ; elle se ranima au point de faire croire qu'elle avait vu ses plus mauvais jours. Les constructeurs se reprirent à espérer et confièrent leurs capitaux dans de nouvelles entreprises.

Durant l'année de la convention franco-canadienne, 88 navires furent mis à l'eau ; la somme de leur tonnage était de 54,735 tonneaux.

L'année 1864 vit l'apogée de la construction navale à Québec ; 105 navires descendirent de leurs lits dans la Rivière St. Charles et le fleuve St. Laurent et augmentèrent le tonnage canadien du chiffre de 59,333.

L'année 1865 s'ouvrit sous des auspices aussi favorables et au bout des douze mois on avait enregistré à la douane 113 navires et 45,701 tonneaux.

En 1866, diminution du nombre et du tonnage des navires, mais pas suffisante pour inspirer des inquiétudes : on construisit 103 navires ; tonnage, 36,764.

Avec 1867, arrive une chute considérable dans la quantité et le tonnage des navires construits à Québec. On lit dans les statistiques douanières : 45 navires et 20,015 tonneaux, c'est-à-dire 58 navires et 16,748 tonneaux de moins qu'en 1866. La convention entre la France et le Canada, parmi autres choses, peut expliquer la recrudescence de vitalité de la construction des na-

vires pendant les dix années qui ont précédé la Confédération.

Les principales causes de la décadence de l'industrie nåvale au Canada et surtout à Québec sont donc à peu près les suivantes : 1° la suppression par le gouvernement français de toutes les facilités accordées au Canada pour l'entrée de ses navires en France ; 2° la concurrence extraordinaire faite par les navires dits du genre *composite*, c'est-à-dire moitié bois, moitié fer ; les navires *composite* devinrent immédiatement *la mode*, et sont aujourd'hui encore recherchés de préférence aux navires de bois ; * on est parvenu à les construire au même prix que les navires de bois au Canada, à raison de £10 10s. le tonneau. L'Angleterre qui formait le principal marché des constructeurs de navires québecquois, n'achète plus d'aucun d'eux ou ne leur envoie que de rares commandes ; elle donne la préférence aux navires de fer. M. P. Baldwin, constructeur de navires à Québec, en voyant la tournure que prenaient les affaires, tenta un jour de construire des navires *composite ;* la tentative aurait probablement réussi sans un malheur qui vint fondre sur lui ; le 24 mai 1870, un incendie presqu'aussi désastreux que celui du 14 octobre 1866, dévasta une grande partie du faubourg St. Roch et réduisit en cendres les deux magnifiques navires que M. Baldwin avait construits d'après le nouveau système.

Si j'ajoute aux causes que j'ai déjà énumérées, la crise commerciale qui sévit partout, on pourra s'expliquer pourquoi l'industrie navale, jadis si florissante à Québec, est tombée, et pourquoi il lui est difficile de se remettre sur son séant.

Il reste encore quelques constructeurs de navires à Québec, qui continuent, bon gré mal gré, à exploiter leur industrie. Ce sont M. P. V. Valin, M.P., l'Hon.

---

* Avec très-peu de raison, à mon avis.—El. C. de P-R.

E. Gingras, C. L., M. P. Baldwin, MM. Oliver, Cantin et Rosa, à Québec, et MM. Marquis, Charland, Dunn et Samson, à Lévis.

Les statistiques de la construction des navires que j'ai sous la main, vont jusqu'en 1872. Je termine la série.

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.
1868	49	23,254
1869	50	25,661
1870	26	15,601
1871	32	11,165
1872	19	12,431

L'industrie navale peut certainement reprendre sa vigueur d'autrefois. Dans la situation présente, il lui est radicalement impossible de continuer; le marché de l'Angleterre virtuellement n'en est plus un pour le Canada; celui de la France lui est interdit par des impôts immenses. Il faut donc au Canada prendre les mesures nécessaires pour se ménager l'accès libre et facile des marchés étrangers. Il lui faut accorder des facilités qui, au fond ne lui coûteraient guère, et lui rapporteraient un grand bénéfice. Il lui faut non-seulement aller au-devant de la France, mais aussi entrer en négociations avec l'Espagne et d'autres pays Il y a un commissaire distingué canadien que se dirige vers l'Espagne et la France, Sir A. T. Galt. Que ce commissaire pousse jusqu'à Madrid ou ailleurs, qu'il travaille à obtenir pour l'industrie navale canadienne ou toute autre industrie des avantages réels, et qu'il offre en retour, au nom du Canada, des compensations convenables.

Il est à souhaiter que le Canada réussisse à regagner les avantages qui faisaient autrefois la prospérité d'une industrie vitale. Le commerce local et une foule de métiers en retireraient grands bénéfices. Depuis 1872, la construction des navires à Québec est on ne peut

plus languissante. C'est à peine si depuis cette époque, huit ou dix navires en moyenne par année sont sortis des chantiers québecquois.

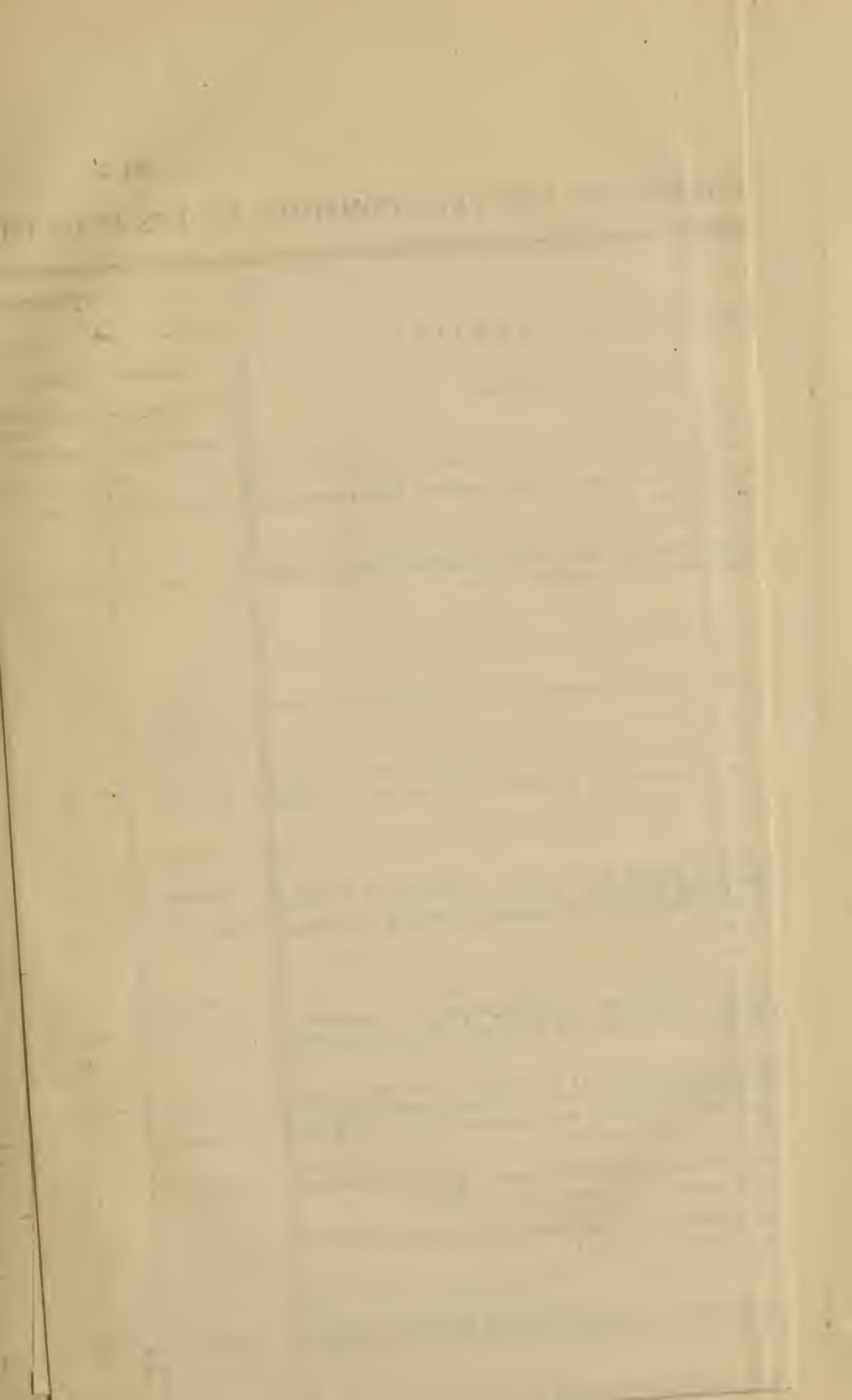
Il y a un mouvement d'inauguré pour relever l'industrie navale canadienne. S'il est possible qu'il soit couronné de succès, il le sera.

J'ai déjà eu l'honneur d'envoyer à mon gouvernement soixante échantillons des bois des forêts canadiennes dont la liste suit. En cette circonstance, je dois mentionner, comme j'ai fait alors avec une vive reconnaissance, les noms de l'assistant-commissaire M. Taché, de M. Paré, et des autres employés du département des terres de la couronne à Québec.

NOMS FRANÇAIS.	NOMS BOTANIQUES.
Aulne commune	Alnus incana.
Bois blanc (*Tilleul*)	Tilia americana.
Bouleau	Betula papyracea.
Bois dur	Ostrya virginica.
Bois barré (Bois noir)	Acer pensylvanicum.
Cèdre blanc	Thuja occidentalis.
Cèdre rouge	Juniperus virginiana.
Charme	Carpinus americana.
Cerisier (*à grappes*)	Cerasus virginiana.
Cerisier noir	Cerasus serotina.
Châtaignier	Castanea americana.
Chêne noir	Quercus tinctoria.
Chêne gris	Quercus ambigua.
Chêne blanc (*Ottawa*)	Quercus alba.
Chêne rouge	Quercus rubra.
Chêne blanc	Quercus alba.
Cormier (Masquabina)	Pyrus americana.
Cornouiller	Cornus florida.
Erable	Acer saccharinum.
Epinette blanche	Abies alba.
Epinette noire	Abies nigra.
Epinette rouge	Larix americana.
Frêne de savane	Fraxinus juglandifolia.
Frêne rouge	Fraxinus pubescens.

NOMS FRANÇAIS.	NOMS BOTANIQUES.
Frêne noir	Fraxinus sambucifolia.
Franc frêne........................	Fraxinus americana.
Grand tremble (*Michaux*).....	Populus grandidentata.
Hêtre..............................	Fagus ferrugnea.
Merisier rouge......................	Betula lenta vel nigra.
Merisier blanc......................	Betula excelsa.
Marronnier d'Inde..................	Aesculus hippocastanum.
Noyer tendre........................	Juglans cinerea.
Noyer à noix douces...............	Carya tomentosa.
Noyer dur...........................	Carya alba.
Noyer noir..........................	Juglans nigra.
Orme blanc..........................	Ulmus americana.
Orme rouge..........................	Ulmus fulva vel rubra.
Orme gras...........................	Ulmus fulva.
Orme................................	Ulmus racemosa.
Platane	Platanus occidentalis.
Petite merise	Cerasus pensylvanica.
Peuplier du Canada.................	Populus monilifera.
Peuplier baumier (Tacamahaca)	Populus balsamifera.
Pin rouge............................	Pinus resinosa.
Pin gris (*ou*) cyprès	Pinus rupestris.
Pin blanc............................	Pinus strobus.
Pin jaune............................	Pinus mitis.
Plaine (*plane*) bâtarde.	Acer spicatum.
Plaine (*plane*)......................	Acer rubrum.
Plaine (*plane*) blanche	Acer dasycarpum.
Pommettier rouge...................	Cratœgus punctata.
Pruche...............................	Abies canadensis.
Prunier sauvage.	Prunus americana.
Sapin.................................	Abies balsamea.
Sassafras............................	Sassafras officinalis.
Saule noir...........................	Salix nigra.
Senelier.............................	Cratœgus coccinea.
Tulipier..............................	Liriodendron tulipifera.
Tremble	Populus tremuloides.
Vinaigrier	Rhus typhina.

D'un travail très complet et intéressant, d'un distingué professeur belge (M. Bernard Lippens), j'ai pris une grande partie, et j'ai amené jusqu'à la date des derniers rapports officiels les autres renseignements qui se trouvent dans les six ou sept pages suivantes :



PRIX COURANTS, APERÇU SOMMAIRE DES EXPORTATIONS, NOTES ET INDICATIONS DIVERSES.

—

PRINCIPAUX TERRITOIRES BOISÉS DU CANADA.

1. La Vallée de l'Ottawa. Superficie, 75,000 milles carrés. Pin blanc, pin rouge, frêne, érable, orme, épinette, chêne.
2. Le St. Maurice et ses tributaires. 22,000 milles carrés. Pin blanc, pin rouge, épinette, bouleau, érable, merisier, cèdre.
3. La contrée du Saguenay. 21,000 milles carrés. Pin blanc, pin rouge, épinette, bouleau, merisier.
4. Les Cantons de l'Est. Pin blanc, pin rouge, épinette, pruche, sapin.
5. La Péninsule de Gaspé. Pin rouge, pin blanc, épinette, bouleau, merisier, cèdre.
6. La Rive Nord du lac Huron. Pin rouge, pin blanc, épinette, cèdre, bouleau, érable.
7. La Péninsule du Canada Occidental Chêne, orme, noyer, bois durs en général.
8. Le Territoire d'Ontario, au nord du lac Ontario. Pin blanc, orme, érable, bois durs.

QUELQUES DÉTAILS SUR L'EXPORTATION ET LE MESURAGE DU BOIS.

Les essences suivantes sont exportées sous forme de madriers et planches : Les différentes espèces de PIN et d'ÉPINETTE. La longueur moyenne des billots est de 12 pieds ; on fait cependant des planches plus longues sur commande ; par suite des défectuosités dans les bouts, il se fait inévitablement un percentage moyen de 10 à 20 0/0 en longueurs variant de 6 à 11 pieds.

Les planches de 1, 1¼, 1½ pouce sont ordinairement vendues sans classification, et au *mille pieds*, égal à 1000 pieds courants de 12 pouces x 1 pouce = $\frac{36}{100}$ stères.

Les planches de 2 et de 3 pouces, appelées MADRIERS, sont classifiées en quatre qualités, et le produit d'une coupe de billots donne en moyenne comme suit :

Pin blanc.		*Pin rouge et Epinette.*	
1re	10 à 25 0/0	1re	20 à 25 0/0
2me	30 à 40 0/0	2me	40 à 50 0/0
3me	45 à 50 0/0	3me	20 à 25 0/0
4me	10 à 20 0/0	4me	10 à 15 0/0

Une coupe de billots donne en moyenne les *largeurs* suivantes :

Pin blanc.		*Pin rouge et Epinette.*	
11 pouces	50 à 60 0/0	9 pouces	60 à 75 0/0
12 do et plus	15 à 28 0/0	10 do et plus	5 à 8 0/0
7 à 10 pouces	20 à 25 0/0	6 à 8 pouces	10 à 15 0/0

Le pin blanc atteint jusqu'à 20 et parfois jusqu'à 30 pouces ; les planches de cette largeur sont très-recherchées.

Les madriers se vendent généralement au CENT, ÉTALON DE QUÉBEC, égal à 100 pièces de 12 pieds de long, sur 11 pouces de large et 2½ pouces en épaisseur.

On exporte sous forme de bois carré (square timber) : le pin, le chêne, l'orme, le frêne, les différentes espèces de noyer, le merisier, l'érable et le bois blanc.

On exporte du Canada deux espèces de douves en Chêne blanc :

1. LES DOUVES POUR PIPES (*Pipe staves*). Dimensions : Long., 66 pouces ; Larg., 5 pouces ; épaisseur 1 à 3 pouces. Ils se vendent au MILLE de 1200 morceaux du toisé suivant : 66 pouces en longueur, 5 pouces en largeur, 1½ pouce en épaisseur.

2. Les douves pour poinçons (*Puncheon or West India staves*). Dimensions ordinaires : Long., 42 pouces ; Larg., 5 pouces ; épaisseur, ¾ à 1 pouce. On fournit toute autre dimension sur commande. Ils se vendent au mille de 1200 morceaux de 42 pouces x 4 pouces x ¾ pouces.

MEILLEURS BOIS POUR LES DORMANTS DE CHEMINS DE FER.

La *pruche*, l'*épinette*, le *pin gris*.—Pour les clôtures et les poteaux télégraphiques : le *cèdre*.—Pour les bardeaux : le *cèdre* et le *pin blanc*.—Pour les genoux de navires : l'*épinette rouge*.—Pour le chauffage : l'*érable* et le *merisier*.

Arbres à aubier textile et fort : l'*orme* et le *frêne*.

Bois résineux : les Conifères en général, surtout le *pin rouge*, le *pin gris*, l'*épinette rouge* et le *sapin*.

Arbres dont l'écorce fournit le tannin : le *chêne*, la *pruche*.

Le plus beau bois d'ébénisterie : le *noyer noir*.

BOIS COMMUNS NON MENTIONNÉS CI-DESSUS A CAUSE DE LEUR PEU D'IMPORTANCE COMME BOIS DE COMMERCE.

L'aulne, le bois dur, le bois barré, le cèdre rouge, le charme, le cerisier à grappes, le châtaignier, le cormier ou masquabina, le marronnier d'Inde (importé), le platane, le peuplier, le tacamahaca, le pin gris ou cyprès, la plaine, le pommettier, le prunier sauvage, le saule, le senelier, le tremble, le sumac ou vinaigrier ; en outre, différentes autres espèces ou variétés appartenant aux genres *quercus*, *acer*, *ulmus*, *fraxinus*, etc. Tous ces arbres ont leur utilité. On voit que nous avons en même temps la quantité, la qualité et la variété.

ÉTAT COMPARATIF INDIQUANT LA QUANTITÉ ET LA VALEUR DES PRINCIPAUX PRODUITS FORESTIERS EXPORTÉS DE LA PUISSANCE DU CANADA DURANT LES ANNÉES 1876-77 ET 1877-78.

—	Année fiscale 1876-77		Année fiscale 1877-78	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$		$
Alcalis (potasse et perlasse).....	....	423,894	16,460	471,832
Ecorce pour les tanneurs.cordes	43,224	170,632	74,497	301,699
Tilleul, noyer tendre et noyer dur........................M. pds.	2,031	39,825	1,919	39,863
Bois de chauffage.........cordes	176,302	349,472	167,555	337,935
Echalas à houblon, poteaux de télégraphe et autres....pièces	1,395,262	26,149	....	43,643
Courbes et allonges.......pièces	25,924	28,619	26,156	20,343
Bois à lattes.............. ....cordes	1,749	15,100	1,936	17,027
Billots, pruche............M. pds.	1,493	2,102	599	2,863
" chêne.............. "	365	4,527	1,297	17,221
" pin .... "	425	1,857	455	1,891
" épinette........... "	2,937	12,047	2,791	11,844
" autres.............. "	4,140	13,409	11,506	50,333
Chevrons ....pièces	22,942	5,214	53,575	8,793
Madriers......cent étalon Québ.	225,465	7,771,476	259,150	8,465,053
Bouts de madriers "	12,355	348,080	16,183	360,193
Lattes, perches et piquets...M.	146,798	183,603	158,389	186,648
Madriers, planches et solives, M. pds	427,143	4,754,363	439,738	4,667,402
Voliges (planches minces)	....	97,206	18,555	148,040
Douves ....M	5,001	473,095	1,951	452,673
Mâts et espars...... . ... pièces	32,412	65,524	23,720	57,562
Rames ....paires	4,302	8,513	1,483	2,144
Bardeaux..............................M	62,903	141,259	51,202	103,905
Billots à bardeaux.. ....cordes	1,236	3,499	719	1,727
Dormants et liens de chemin de fer.... .. ..pièces	866,300	174,291	923,946	195,810
Billots à douves.............cordes	3,244	9,722	15,507	31,023
Bois de service:				
Frêne......... ...tonneaux	7,512	83,165	10,182	106,372
Merisier .... "	33,177	252,874	42,286	296,323
Orme............. "	20,940	231,354	26,619	324,689
Erable .... "	767	6,127	472	4,549
Chêne............ "	66,952	1,093,010	97,766	1,642,085
Pin rouge ...... "	37,040	300,154	56,540	408,130
Pin blanc....... "	289,441	2,943,260	413,787	4,250,540
Tout autre...... "	11,193	114,811	7,868	93,569
Autres bois.............. "	....	106,420	....	81,383

VALEUR TOTALE DES PRODUITS FORESTIERS EXPORTÉS DE CHAQUE PROVINCE DURANT LES ANNÉES 1876–77 ET 1877–78.

	1876–77	1877–78
Québec	$11,049,577	$3,439,143
Ontario	3,657,410	14,093,927
Nouvelle-Ecosse	912,014	1,009,241
Nouveau-Brunswick	4,367,308	4,766,408
Colombie Britannique	273,430	286,442
Ile du Prince-Édouard	77,760	70,426
Manitoba	....	....
Toute la puissance	20,337,469	23,665,587

Quoique ce ne me semble pas absolument nécessaire, je ferai remarquer ici, comme le professeur Lippens l'a fait dans son tableau, que les chiffres donnés dans les relevés précédents varient nécessairement d'année en année. Nous les avons donnés ici, afin de mieux faire ressortir l'importance des différentes essences exportées, tant pour la quantité produite que pour leur valeur considérée en elle-même. Remarquons en passant que, non-seulement on exporte du Canada des quantités énormes de bois, mais qu'on en consomme considérablement dans le pays même. Plusieurs industries très-importantes doivent leur existence à cette abondance de bois. Les principales sont : le sciage mécanique, la construction des navires, la charronnerie, la confection de meubles, la tonnellerie, etc.

Enfin, dans une correspondance, adressée au *Morning Chronicle* et signée " Un charpentier," paraît ce qui suit :

" Les lignes qui suivent sont un résumé télégraphique d'une partie de la réplique de Sir John aux remar-

ques de M. Mackenzie sur le discours du Trône, et elles se rapportent directement à une question d'importance vitale pour notre cité :

" Au sujet du commerce de la France et de l'Espagne, " Sir John se réjouit de pouvoir dire que " la France a " accueilli nos propositions d'un œil favorable et est " disposée à nous rendre la pareille, *en admettant nos " navires et certains autres articles aux conditions de la " clause de la nation la plus favorisée.*" Le sujet doit " être soumis demain à la chambre des députés."

" Tout le monde se rappelle encore que, lorsqu'une députation rencontrait l'Honorable M. Tilley sur un *steamer* de la ligne Allan, en octobre dernier, notre concitoyen, M. James G. Ross, parlant de la stagnation du commerce, de la rigueur de l'hiver qui approchait et de cette absence de vie que l'on remarquait dans la construction des navires, se servit entr'autres de ces expressions : " Donnez-nous la perspective que le droit différentiel sur les navires construits en Angleterre, sera enlevé (droit qui est de 40 francs contre 2 francs,) *et je mets immédiatement douze navires en voie de construction.*"

" M. Tilley, représentant l'intérêt de la construction des navires, a vu de suite l'injustice dont nous souffrons et n'a laissé sans doute aucun obstacle qui puisse s'opposer à une amélioration ; pour ce qui est du succès de ses négociations, l'extrait que j'ai donné plus haut le confirme amplement."

Dans quelques pages, ayant pour en-tête " *La question du jour est l'exclusion du Canada du marché européen,*" pages qui constituent une brochure, quoique petite, trop politique pour lui donner insertion dans un mémoire purement commercial, j'ai pris les renseignements qui viennent ci-après :

" En Europe, les constructeurs canadiens sont obligés de payer $8 par tonneau de droits d'entrée, c'est-à-dire

$16,000 sur un vaisseau de 2,000 tonneaux, tandis que le constructeur anglais, allemand, italien, norvégien ou tout autre, ne paie que 40 cents ou $800 de droits d'entrée sur un vaisseau de même capacité ? Ces chiffres sont assez éloquents.

Vaisseau de 2,000 *ton. vendu en Europe.*

Droits payés par le constructeur canadien.......	$16,000
Droits payés par les autres constructeurs.........	800
Perte du constructeur canadien sur un vaisseau :	$15,200

La marine marchande du Canada s'élève aujourd'hui à 1,350,000 tonneaux, c'est-à-dire qu'elle occupe le cinquième rang parmi les nations maritimes, dans l'ordre qui suit: L'Angleterre, les Etats-Unis, la Norvége, l'Italie et enfin le Canada. En mettant ses vaisseaux à une valeur moyenne de $40 le tonneau, le Canada arrive à un capital engagé dans sa marine marchande de $54,000-000. Voilà, certes, une industrie représentant de bien graves intérêts et qui cependant gémit sous le régime des prohibitions dont elle est frappée. Aussi, voyons-en les conséquences ruineuses pour tous les Canadiens et spécialement pour les constructeurs de vaisseaux à Québec.

Un vaisseau construit au Canada paye $8 par tonneau d'entrée, lorsqu'il est vendu en Europe, tandis que le vaisseau bâti par l'Angleterre, la Norvége, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Hollande, la Belgique et les autres pays, ne paie que 40 cents par tonneau.

Maintenant, si les constructeurs canadiens veulent vendre en Europe leurs 120 vaisseaux, de 1,000 tonneaux chacun, construits chaque année, voici ce qu'ils auront à perdre, sur la transaction, en prenant $40 par tonneau comme le prix moyen des vaisseaux sur les marchés européens.

Compte du constructeur canadien :

120 vaisseaux de 1,000 tonneaux à $40 le tonneau	$4,800,000
Droits différentiels de $8 à déduire par tonneau	960,000
Prix net des 120 vaisseaux canadiens	$3,840,000

Compte du constructeur européen :

120 vaisseaux de 1,000 tonneaux à $40 le tonneau	$4,800,000
Droits différentiels de 40 cents à déduire par tonneau	48,000
Prix net des 120 vaisseaux européens	$4,052,000

Droits différentiels contre le constructeur canadien :

Droits payés par le constructeur canadien	$969,000
Droits payés par le constructeur européen	48,000
Perte sèche sur 120 vaisseaux	$912,000

DROITS PROHIBITIFS CONTRE LE CANADA.

ARTICLES.	Droits payés par les nations européennes.	Droits différentiels contre le Canada.	Plus pour cent.
Navires de bois ou de fer,	$	$	
par tonneau	0 40	8 00	1,900
Fromage, par tonneau	8 00	36 00	350
Poisson, homards, p. ton.	8 00	60 00	200
Savon	12 00	Prohibé	......
Empois	3 00	50 00	1,750
Alcool, par hectolitre	30 00	69 00	100
Coton tissé par cent	15	Prohibé	......
Vêtements de coton, p. c.	15	Prohibé	......
Tapis, par cent	10	60 c. lb.	......
Couvertures, par cent	10	24 c. lb.	......

ARTICLES.	Droits payés par les nations européennes.	Droits différentiels contre le Canada.	Plus pour cent.
	$	$	
Sellerie, par cent...........	10	Prohibé	......
Gants de cuir, par cent...	5½	Prohibé	......
Cordes de chanvre, p. ton.	30 00	60 00	100
Engins à vapeur, p. ton...	12 00	80 00	550
Instruments d'agriculture, par tonneau..........	12 00	36 00	200
Machines, par tonneau...	20 00	192 00	900
Machines à coudre, p. ton.	20 00	192 00	900
Faulx, par tonneau.........	40 00	228 00	620
Faucilles, par tonneau....	40 00	192 00	450
Scies rondes, par tonne....	40 00	280 00	550
Coutellerie, par cent......	15	Prohibé	......
Articles de fonte, p. ton..	10 00	Prohibé	......
Couchettes et chaises de fer, par tonneau.........	10 00	Prohibé	......
Clous forgés, par tonne...	16 00	Prohibé	......
Serrures, pentures, p. ton.	24 00	Prohibé	......
Effets de construction, par tonneau...............	24 00	Prohibé	......
Vis de bois, par tonne....	16 50	Prohibé	......
Ustensiles de fer pour cuisines, par tonne......	28 00	Prohibé	......
Ustensiles de cuivre, par tonne.......................	40 00	280 00	600
Carrosses, par cent.........	10	Prohibé	......
Chapeaux et fleurs..........	En franchise	14	......
Articles de bois, par cent	10	18	80
Meubles, par cent..........	10	18	80
Habillements confectionnés, par cent..............	10	36	260
Chaussures, par cent......	10	Prohibé	......
Cuir, par cent.................	10	54	440
Lainages, par cent.........	10	Prohibé	....."

Il faut remarquer que ce tableau de droits prohibitifs est basé tout spécialement sur le tarif français des droits douaniers, quant aux importations de l'étranger.

Par l'état que je vais soumettre, et que je dois en grande partie aux recherches de MM. J. Bell Forsyth et Cie., on verra " qu'il y a eu une diminution très-marquée dans le commerce du port de Québec cette année-ci. Cette diminution dans le nombre des navires à voiles a été de 296 vaisseaux, 259,511 tonneaux, tandis que les départs, avec chargements de bois, n'ont été que de 476 vaisseaux, 399,833 tonneaux, contre 796 vaisseaux, 670,627 tonneaux en 1877 :

" Une autre branche de commerce local est à peu près paralysée ; et pourtant elle devrait être, à tout prix, encouragée : c'est la construction des navires. Les prix d'aujourd'hui n'offrant aucun bénéfice, on ne voit que huit ou neuf vaisseaux en voie de construction dans les chantiers où l'on en voyait autrefois quarante et davantage.

" La fabrication de douves pour tous les pays en général et pour les Indes Occidentales en particulier a été très-modérée, et il n'y en a que très-peu en main. LES CARGAISONS ENVOYÉES DES PORTS DES ETATS-UNIS ONT, INDUBITABLEMENT, CAUSÉ BEAUCOUP DE TORT AU COMMERCE DU PORT DE QUÉBEC.

" Les exportations de cette année constatent une diminution considérable, et nous ne voyons pas qu'aucun encouragement ne soit offert à la fabrication des douves."

Le tableau suivant complètera les renseignements nécessaires à la parfaite connaissance de la question du bois qui intéresse tellement le Canada, ET L'ESPAGNE AUSSI DEPUIS QUELQUES MOIS.

PRIX COURANTS DES BOIS, MADRIERS, &c., 1er DECEMBRE 1878.

	$	cts.		$	cts.
Pin blanc en radeau, inférieur et commun, selon moyenne et qualité, &c.	0	10	à	0	12
de moyenne qualité	0	12	à	0	15
bon et supérieur	0	15	à	6	20
en état d'être mis à bord	0	12	à	0	25
Waney 18 à 19 pouces	0	22	à	0	24
do 19 à 21 "	0	24	à	0	27
Pin rouge en radeau, suivant moyenne et qualité	0	13	à	0	21
en état d'être mis à bord	0	16	à	0	22
Chêne, canadien, do	0	28	à	0	30
Do Michigan et Ohio do	0	32	à	0	36
Orme de 40 à 50 pieds	0	24	à	0	26
Do de 30 à 35 pieds	0	20	à	0	22
Frêne, 14 pouces et au-delà	0	25	à	0	26
Merisier, 16 pouces en moyenne	0	15	à	0	18
Epinette rouge, carrée	0	10	à	0	12
Do plate	0	09	à	0	12
Douves, suivant qualité et spécification	$220		à	$230	
Do pour douves	$ 62		à	$ 65	

Madriers, clairs, suivant qualité et spécification...$90 à 94 pour 1ère, $58 à $60 pour 2nde, et $23 à $27 pour 3ème qualité.
Do Michigan...$94 à $100 pour 1ère, et $65 pour 2nde qualité.
Do flottes...$84 pour 1ère, $52 pour 2nde, et $20 pour 3ème qualité.
Do épinette blanche, claire...$32 pour 1ère, $22 pour 2nde, et $16 pour 3ème qualité.

Le bois de commerce vendu au Canada ou exporté, est inspecté par des personnes compétentes nommées par le gouvernement et que l'on désigne sous le titre d'inspecteurs et mesureurs de bois (*cullers*). Le tarif des honoraires perçus pour cette inspection a été fixé par le gouvernement, tel qu'il appert par l'avis suivant :

" Département du revenu de l'Intérieur.

" Avis public est par le présent donné, que le tarif suivant pour le mesurage et l'inspection du bois carré, a été approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, comme devant être mis en force le et après le 18 de juin courant.

A. Brunel,

Commissaire du revenu de l'Intérieur."

Ottawa, 27 juin 1877.

Tarif des honoraires pour l'inspection et mesurage du bois de commerce.

	centins.
Pin blanc, noyer ou bois blanc, par tonneau.......	5.0
Pin rouge..	6.6
Bois dur...	6.6
Bois équarri.. ...	6.6
Bois mesuré au cordeau............................	7.5
Pruche..	3.5

Pour inspecter et mesurer le bois prêt à être livré au commerce, ou pour le mesurer dans un état propre à être chargé à bord des navires, ou pour en calculer la quantité quand il n'y est pas pourvu autrement.

	centins.
Pin blanc, équarri, mesuré au cordeau............	12.3
Pin blanc, carré, et équarri...........	9.8
Pin rouge.............	10.8
Bois dur...	12.2

Une question qui se présente naturellement par rapport au commerce de bois canadien et des vaisseaux construits au Canada, est celle-ci : Trouvera-t-on quelque part, dans les territoires espagnols, un marché pour ces bois et ces vaisseaux ?

Quant aux derniers, je ne ferai que citer ici le paragraphe suivant du *Las Novedades*, journal espagnol publié à New-York : " Le ministère de la marine à Madrid a autorisé M. le consul d'Espagne à Saint-Thomas, d'accorder provisoirement le droit de porter le pavillon espagnol aux vaisseaux construits en pays étrangers, et acquis par des sujets espagnols." Maintenant, dans la juridiction de ce consulat général, outre les vice-consulats et les agences consulaires à Terreneuve et aux îles de Saint-Pierre et Miquelon, il y a, dans la puissance, au moins 20 bureaux consulaires d'Espagne, et l'on se propose d'en établir davantage. Tous mes vice-consuls et mes agents consulaires, ainsi que moi-même, nous serions heureux de pouvoir user davantage de ce privilége, comme cela a été fait l'année dernière par le digne vice-consul d' Espagne à Saint-Jean, N.-B., par rapport à un vaisseau construit au Canada et qui fut vendu à un sujet espagnol.

Quant au commerce du bois, de l'immense quantité de douves, paquets de douves assorties (*shooks*), des boîtes à sucre, etc., exportées par les Etats-Unis en Espagne et aux provinces espagnoles des Indes occidentales, une très grande partie pourrait tout aussi bien être fournie par le Canada et ainsi produire un revenu très considérable à la puissance. L'exportation de ces articles des Etats-Unis se monte à des millions de dollars annuellement, comme on peut le voir par leurs propres statistiques.

Et cette mention de statistiques me rappelle qu'on demande encore à la chambre de commerce de la puis-

sance de solliciter le gouvernement canadien d'établir un bureau de statistiques pour y recueillir tous les renseignements relatifs au commerce intérieur et étranger du pays. Cette question a été bien des fois agitée auparavant, mais sans aucun résultat pratique jusqu'à ce jour ; elle ne manque cependant pas d'importance ; voilà ce que l'on pense et ce que l'on dit au Canada.

En effet, ce serait une des plus grandes améliorations que l'on pourrait faire dans l'administration des affaires du pays, et qui se rapporte directement au sujet que je traite en ce moment.

Dans un ouvrage que j'ai écrit et publié en 1863, intitulé : "Physique et météorologie mises à la portée de tous," je disais que, à mesure que la connaissance du globe terrestre s'étendait et que les différents pays s'établissaient d'une manière permanente, le besoin d'une science nouvelle, ou plutôt d'une nouvelle branche de la science de la géographie se faisait sentir. Les nations qui habitaient alors la terre voulaient avoir un état exact de leurs richesses, de leurs ressources, de leur population, etc., et ainsi, la science des statistiques qu'on peut appeler, les mathématiques de la géographie, fut créée.

Nous, espagnols, nous pouvons regarder cette science comme venant presqu'entièrement de nous, car, comme je l'ai déjà dit ailleurs, si les Romains avaient leur *cens*, il est certain que ce fut l'Espagne qui, la première parmi les nations, fit du recensement un acte d'administration.

Ce fut le sujet des travaux de Achenwall de Sully et de Monchrestien de Watteville. Il est de fait que ces écrivains ont grandement contribué, théoriquement et spéculativement, à faire connaître ces deux sciences si étroitement unies et si importantes de nos jours, et qui ont si largement contribué à l'une des branches les plus

parfaites de la science : la connaissance des choses par les nombres.

Je pourrais dire que, dans le domaine de la vérité, les nombres sont comme les étoiles qui servent à guider le voyageur dans sa course ; les calculs mathématiques sont comme les rayons solaires : leur effet et leur résultat sont la vraie lumière et la vérité elle-même.

M'est avis que ce désir d'obtenir des renseignements exacts sur les statistiques est très naturel.

Tandis que pour celui qui étudie l'histoire ou la géographie ou aucune autre science, les rapports des premiers établissements et le développement ultérieur d'un pays, les limites de son territoire et l'aspect qu'il présente, son climat et les autres détails qui concernent son propre pays, lui offrent le plus grand intérêt, néanmoins pour ceux qui examinent ce sujet au point de vue pratique, l'enseignement qui leur permettra d'acquérir une connaissance profonde des ressources d'une nation et qui les mettra en état de juger avec discernement de sa position actuelle dans tout ce qui constitue la richesse, la prospérité commerciale, est d'une plus grande importance encore. Et je dois dire ici, qu'il est regrettable que toutes les raisons auxquelles j'ai fait allusion plus haut, soient si opposées aux chances que pourrait avoir le Canada d'occuper un rang élevé parmi les autres nations ; car on doit avouer que, sous bien des rapports, le Canada est grandement favorisé par la nature. Le sol de toute la puissance est très-fertile, et produit annuellement d'excellentes récoltes. Des mines très riches sont déjà exploitées avec succès, et l'on en découvre de nouvelles presque tous les jours. Les facilités que le pays offre pour la navigation internationale ou inter-provinciale, ne peuvent pas être surpassées. Il possède les plus beaux fleuves, les plus belles rivières et les plus grands lacs du monde. Ses canaux

sont faits d'après les principes les mieux approuvés par les hommes scientifiques. On y construit actuellement un chemin de fer qui doit le traverser dans toute son étendue; il commencera à l'océan Atlantique pour se terminer à l'océan Pacifique, ET OUVRIRA LA ROUTE LA PLUS COURTE ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE, A TRAVERS LE CONTINENT AMÉRICAIN. En général, les ressources du pays en bois, minéraux, poissons, etc., sont pour ainsi dire inépuisables.

Les nations, pas plus que les individus, ne peuvent en venir à une entente sur les moyens à prendre pour établir des relations entr'elles, sans s'être préalablement connues.

Cette connaissance mutuelle ne peut se faire, en général, que par l'entremise de leurs gouvernements. Et c'est plus particulièrement le cas pour les pays qui se trouvent dans la même position que le Canada qui, il me fait peine de le dire, est généralement peu connu en Europe.

Le défaut de renseignements suffisants m'a causé beaucoup de travail et d'ennui en rédigeant ces mémoires. Il est vrai qu'il a paru de temps à autre certains documents qui avaient rapport aux sujets que je traite, mais en autant que j'ai pu l'apprendre des personnes auxquelles je me suis adressé, ou par les recherches que j'ai faites moi-même, il n'existe aucun traité complet sur ce sujet.

Dans mon humble opinion, on devrait ouvrir ce bureau de statistiques sans délai et adresser à chacun des représentants des nations étrangères trois exemplaires du rapport du dit bureau, dont un pour être transmis à leur gouvernement respectif, un pour l'usage personnel des agents consulaires, de manière à les mettre en état d'agir avec connaissance de cause, quand des questions pourraient se soulever entre le pays qu'ils représentent

et celui dans lequel ils se trouvent, et enfin un troisième exemplaire pour être gardé dans les archives de chaque agence consulaire

L'influence à laquelle j'attribue le fait que le commerce de l'Espagne avec le Canada n'est pas très étendu, est que, jusqu'à ce moment trois intérêts ont été placés avant celui de l'Espagne au Canada. J'en parlerai ailleurs dans ce mémoire.

Lors du traité d'Utrecht, l'Angleterre, en autant que ses colonies s'y trouvaient intéressées, était absorbée par l'idée d'attirer à elle tout leur commerce exclusivement.

A la fin du siècle dernier et au commencement de celui-ci, elle était préoccupée de l'idée d'opérer une résistance aux empiètements de Napoléon Ier. Elle opposa une implacable hostilité à son système continental, et ne fit aucune distinction entre le commerce de la France et celui de l'Espagne.

Depuis, à une époque plus voisine de nous, il est possible que des hommes d'état de l'Espagne, s'occupant de sujets plus rapprochés d'eux, n'aient pas su profiter de quelques circonstances avantageuses à son commerce que la politique de l'Angleterre ou son amitié aurait pu présenter à l'Espagne. Dans le moment actuel, je suis d'opinion que non seulement une grande partie du peuple canadien verrait avec plaisir s'établir des relations commerciales plus intimes avec l'Espagne, mais qu'il y en a d'autres qui, toute autre considération mise à part, désireraient protéger l'intérêt de l'Espagne contre d'autres intérêts étrangers Nulle autre nation ne se trouverait placée dans une meilleure position que l'Espagne pour adopter une politique amicale, parceque l'Angleterre ne regarde pas l'Espagne comme une rivale autant qu'elle regarde au même titre d'autres pays plus rapprochés d'elle-même et de son peuple ; celui-ci ressent probablement plus de sympathie pour l'Espagne que pour toute autre nation étrangère.

Dans une circonstance particulière, lors de l'enquête faite sur la conduite de Lord Todrington à Ceylon, Lord John Russell dit que Sa Seigneurie était accusée d'avoir mis en force la loi martiale, ce qui avait été fait par le Duc de Wellington en Espagne. Le Duc se leva alors et dit : " La loi martiale est l'expression de la volonté d'un général ; les gouvernements d'Espagne et de Portugal m'ont confié l'exécution de la loi martiale, c'est-à-dire qu'ils ont fait de ma volonté la loi de leur pays ; et l'usage que j'ai fait de mon pouvoir a été de faire respecter les lois de ces nations. Je prie donc le noble Lord de l'autre côté de cette chambre de n'établir aucune comparaison quelconque entre ce noble Lord et moi."

La manière dont cet incident parlementaire fut accueilli par la presse anglaise, nous fait voir que les préjugés de l'anglais insulaire contre la justice étrangère étaient moins forts contre l'Espagne que contre les autres nations ; et de plus, que la sympathie qu'il portait à l'Espagne dans le temps qu'elle luttait contre Napoléon Ier, existait encore au temps où ce débat a eu lieu.

Il n'y a donc aucune raison de redouter aujourd'hui une intervention hostile de la part du gouvernement impérial. Il désire que le Canada établisse des relations commerciales plus étroites avec l'Espagne. C'est l'intérêt de l'Angleterre ; parce que la politique commerciale des Etats-Unis et l'agitation qui existe aujourd'hui au Canada, doivent faire comprendre à l'Angleterre que l'encouragement du commerce entre l'Espagne et le Canada affaiblirait celui des Etats-Unis, et donnerait satisfaction au parti, qui est aujourd'hui mécontent de l'état actuel du commerce de la puissance.

Le Canada, il est vrai, est toujours une colonie dépendante de la Couronne britannique ; mais soit que l'An-

gleterre veuille conserver au fond la direction des affaires étrangères du Canada, soit qu'elle ait l'intention de donner à ce pays une sorte d'autonomie sous forme de vice-royauté, et peut-être même de complète monarchie constitutionnelle, comme l'indiquait dernièrement, à tort ou à raison, un écrivain canadien, dans les paragraphes que je résume ci-dessous, je pense que l'Espagne pourra toujours traiter d'une manière très satisfaisante avec le Canada.

" Pourquoi, dit cet écrivain, les hommes d'état anglais s'opposeraient-ils à ce brillant avenir de la Confédération Canadienne ? N'avons-nous pas été habitués à regarder la confédération comme une époque de transition de quelques années, nous conduisant immediatement à l'autonomie ? Lorsque Son Excellence le Marquis de Lorne et Son Altesse Royale la Princesse Louise ont été désignés pour présider au gouvernement du Canada, croit-on que Lord Beaconsfield, avec ses hautes visées, n'avait pas d'autre but que de les placer dans la position de gouverneur-général d'une colonie, attachée à l'administration du bureau colonial et soumise au contrôle de ses employés ?

" N'est-il pas plus probable que le gouvernement anglais, ne voyant d'autre solution à la situation que la création d'une monarchie constitutionnelle au Canada, a voulu nous faire comprendre que Son Excellence et sa royale épouse pouvaient être nos futurs souverains ?

" N'y aurait-il pas là une solution pratique à toutes les difficultés ? Pour le Canada, l'autonomie ; pour l'Angleterre, une alliance durable, cimentée par la communauté des intérêts. "

Les intérêts commerciaux de l'Espagne et du Canada peuvent, en effet, se concilier facilement. L'Espagne produit beaucoup d'articles dont le Canada a besoin et qu'il ne peut produire lui-même. Il en est de même

pour les provinces espagnoles au delà des mers. De plus, ces pays ne sont pas voisins. Il n'y a en jeu aucun sujet d'ambition qui pourrait amener une collision.

La politique de Jacques Ier, roi d'Angleterre, était d'entretenir une alliance perpétuelle entre l'Espagne et ce royaume. Il désirait que cette alliance fût tout à la fois politique et commerciale. Il n'en avait pas été ainsi sous le règne d'Elizabeth qui l'avait précédé. On ne peut douter qu'elle ne désirât entretenir une alliance commerciale avec l'Espagne, et l'hostilité politique qu'elle lui témoignait, était basée sur le désir de forcer le gouvernement espagnol à lui accorder les avantages commerciaux qu'il lui refusait, quoiqu'elle fût obligée aussi de céder au fanatisme religieux d'une grande partie de ses sujets.

Que n'eût pas pu faire la réunion de la marine et de l'armée d'Espagne à la marine et à l'armée anglaise ? On aurait évité par là, toutes les guerres qui ont eu lieu entre ces deux nations. Si, dès le commencement du règne d'Elizabeth, on eût entretenu des relations commerciales entre ces deux nations, l'*Invincible Armada n'aurait pas péri*, et beaucoup d'autres faits aussi déplorables ne feraient pas aujourd'hui partie du domaine de l'histoire.

Mais aucun arrangement effectif ne pourra se faire, tant qu'un lien social entre les deux pays n'existera pas. Je ne veux pas parler d'émigration dans le sens ordinaire de ce mot, quoique je sois d'opinion que les montagnes de mon pays conviendraient à des colons canadiens et qu'ils en retireraient quelques avantages. Mais sous ce rapport nous sommes dans la même condition, aucune des deux nations n'a un surplus de population. Cependant, si les Canadiens voyagaient plus en Espagne, et les Espagnols au Canada, s'il s'établissait des rapports sociaux entre eux, les résultats qui

suivent toujours les liaisons amicales se feraient inévitablement sentir. Le commerce de l'Angleterre est répandu dans toutes les parties du monde, parceque les Anglais se sont établis partout, souvent même sous des souverains étrangers comme dans le Zanzibar et dans plusieurs des îles indépendantes de l'Océan Pacifique. On s'est aperçu que là où les sujets anglais habitent, le commerce anglais s'établit.

Ce fait semble avoir été connu des anciens, si l'on peut en juger par cette maxime : " Le Romain habite le pays qu'il a conquis. " Il n'est plus question de conquête, si ce n'est de celle de l'amitié, mais cette dernière est très essentielle à l'accomplissement parfait de nos plus ardents désirs.

On trouve dans ce vaste territoire du Canada tous les produits des climats septentrionaux, y compris presque tout ce que Cuba importe aujourd'hui des Etats-Unis : grains, fleur, lard et toutes sortes de viandes préparées, poissons, produits de la laiterie, bois en immenses quantités et machines, en un mot tout ce qui constitue les principales importations de Cuba et des autres colonies espagnoles.

L'excellente qualité des produits du Canada, leur permet d'occuper aujourd'hui un rang distingué sur le marché anglais, et dans bien des cas, comme pour les couvertures et les étoffes de laine fabriquées à Cornwall, Ontario, ces produits canadiens sont préférés aux produits de même nature provenant des manufactures anglaises. On les confond cependant bien souvent avec les produits des Etats-Unis, sous le nom générique de produits *américains.*

A preuve, je citerai un article d'un journal anglais de Québec, publié dernièrement.

Un canadien qui visitait la mère-patrie, fut invité à dîner chez un de ses amis à Londres. Pendant qu'au

dessert ils mangeaient du fromage, l'hôte dit au canadien : " Vous n'avez pas de *stilton* semblable à celui-ci au Canada, je suppose ? " " On y fabrique d'excellent *stilton,*" reprit le canadien, qui examinait en même temps le fromage qui se trouvait sur la table, et qui y découvrit les initiales d'un fabricant de fromage de la ville de Guelph, province d'Ontario. " Seriez-vous surpris d'apprendre que ce fromage a été fait au Canada," demanda le canadien à son hôte ? " Je serais en effet très surpris," répliqua l'hôte, " si j'apprenais que mon fournisseur m'eût envoyé un fromage canadien pour un *stilton.*" On questionna ensuite le fournisseur qui avait fourni le fromage, et il avoua avoir envoyé, en effet, un *stilton américain*, en ajoutant que la qualité de ce fromage était regardée par les connaisseurs comme étant égale aux véritables fromages *stilton.*

Cette histoire, qui est véritable, nous démontre deux choses : la première, que les Canadiens font d'excellent fromage, et la seconde, que les marchands de la mère-patrie n'ont pas encore appris à distinguer ce qui est canadien d'avec ce qui est américain.

Lorsque le Canada commença à exporter des animaux en Angleterre, la meilleure qualité de bœuf était désignée sous le nom de " bœuf américain " ; conséquemmment cet article ne pouvait pas se vendre à un prix aussi élevé qu'il l'aurait dû. Mais ces désappointements portent leur remède avec eux ; le Canada gagne tous les jours du crédit sur le marché anglais, et est considéré aujourd'hui comme un important fournisseur de provisions de bouche. Il y a des gens, sans doute, qui, dans leur extrême désir de faire du commerce, se prêteront à ces choses et se lanceront dans des entreprises auxquelles la nouveauté seule donne une certaine vogue. Citons, par exemple, la manufacture du sucre de betteraves. Sur ce sujet, l'opinion de M. Dunstan, déjà citée dans

mon mémoire I, vient tellement à propos, que je ne puis m'empêcher de la reproduire ici : "Quand quelqu'un veut raffiner du sucre pour fournir à la consommation des habitants de la Puissance, qui doivent nécessairement s'en procurer quelque part, et qu'il fait en sorte que ce sucre soit payé avec du poisson, du bois, du charbon, du foin, des patates et d'autres produits du pays, la loi du fisc l'en empêche. Mais, s'il veut créer une industrie nouvelle qui n'offre aucune assurance que les matériaux nécessaires à la continuation de son succès existent, comme, par exemple, la fabrication du *sucre de betteraves*, de suite le gouvernement offre une prime magnifique." Cette prime est l'exemption de tous les droits, accordée par le gouvernement de la Puissance pour un certain nombre d'années ; ce qui, d'après le tarif actuel, équivaut à une protection de 43 0/0 et à l'octroi de $75,000 offert par le gouvernement provincial pour l'établissement de la première manufacture au Canada.

Il n'est pas nécessaire d'être bien profond dans la connaissance de ces questions pour comprendre que le sucre de betteraves ne peut pas être comparé au sucre de canne, et que ses qualités saccharines sont bien inférieures à celui-ci.

La province de Québec a compris cela, et a fait preuve de bon sens, en refusant de souscrire un capital de $200,000 pour commencer les opérations, quoique la personne intéressée à l'établissement d'une manufacture de sucre de betteraves, offrît de souscrire la somme de $40,000 pour cette entreprise.

Dans mon humble opinion, je crois que ce serait de politique peu judicieuse que d'accorder des octrois à de pareilles entreprises, parce que ce serait agir certainement au détriment des intérêts d'autres industries qui ont fait leurs preuves, pour soutenir pendant quelque

temps une nouvelle industrie appelée indubitablement à périr sinon mort-née, du moins quelque temps après sa naissance.

Le *Sun*, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, dont le rédacteur, M. Livingstone, est en ce moment à Ottawa, publiait dernièrement un article sur les futurs changements que doit subir le tarif.

En voici des extraits :

“ Tout individu d'une intelligence ordinaire, pour peu qu'il s'en donne la peine, peut, certainement, déviner d'avance ce que sera en général le nouveau tarif. Le principe sur lequel il reposera, et qu'ont fait entrevoir Sir John, le Dr. Tupper, M. Tilley et autres dans leurs discours, est l'IMPOSITION D'UN DROIT SUR LES ARTICLES IMPORTÉS AUJOURD'HUI AU CANADA ET QUE L'ON Y FABRIQUE SUR UNE CERTAINE ÉCHELLE. Si l'importateur examine le bilan des importations du Canada, tel qu'on le trouve dans les rapports du commerce et de la navigation, et se rend compte de tous les articles fabriqués au Canada qui y sont énumérés, il aura une idée assez exacte des différentes espèces de marchandises qui subiront une augmentation des droits de douane. Il faut y compter d'autant plus, que les membres du gouvernement d'aujourd'hui, alors qu'ils étaient dans l'opposition, ont fait des déclarations réitérées, nettes et précises sur ce point.

“ Le tarif doit être reconstruit sur un principe ; et c'est là le principe avoué par le parti ministériel, lorsqu'il était dans l'opposition. Le gouvernement sera conséquent avec lui-même, et fera jusqu'au bout comme il l'a dit. IL Y A, CEPENDANT, DES ARTICLES QUI SONT TAXÉS AUJOURD'HUI, QUI N'ENTRENT PAS DANS LES PRODUITS MANUFACTURÉS, ET QUE LE PAYS NE PRODUIT PAS ; CEPENDANT CES ARTICLES SONT NÉCESSAIRES A LA VIE ; ce sont entr'autres : le thé, le café, etc. Il est à

espérer que le gouvernement se convaincra de l'opportunité si non d'abolir, du moins de réduire les droits imposés sur ces articles. S'il ne les abolit pas, il peut certainement les équilibrer et devrait même les réduire.

Il y a aussi la mélasse, dont les pauvres gens font une consommation régulière et qui entre en grandes quantités dans les approvisionnements des camps des chantiers. Il est donc à espérer que les droits seront considérablement réduits sur cet article."

Ainsi qu'on le dit plus haut, la mélasse est un article de consommation générale dans la classe pauvre. Dans les campagnes, dans les chantiers, surtout dans la province de Québec, jusqu'au golfe Saint-Laurent, on fait grande consommation de mélasse, surtout durant les hivers, alors que les communications intérieures deviennent plus longues et plus difficiles. Un médecin distingué, qui a joué un rôle marquant dans la politique canadienne, et par dessus tout un homme sincèrement attaché à l'avancement de son pays, le Dr. Fortin, me disait qu'il ferait tout au monde pour que la mélasse se trouvât un jour au nombre des articles admis en franchise au Canada.

Le savant médecin a parfaitement raison. On donne à la mélasse grand nombre de propriétés bienfaisantes. Ce qui est certain, c'est qu'elle a des propriétés nutritives à un haut degré. Rien qu'à voir des familles entières, dont c'est le principal article de consommation, florissantes de santé, des marmots sans nombre aux joues vermeilles et joufflues, on peut se convaincre qu'il n'y a rien d'exagéré dans les qualités que l'on met au crédit de la mélasse. Dans la pharmacie, c'est bien connu, cet article sert souvent et avec succès comme fébrifuge et préventif contre la fièvre. Dans l'industrie, on s'en sert aussi, et les rouleaux d'imprimerie lui doivent leur existence, ainsi que certaines préparations de tabac.

Le goût du sucre est déjà une certaine considération dans la consommation de la mélasse. On aime le sucre et tout ce qui est sucré. C'est pour cela que les vins de Tarragone et de Malaga sont très-prisés sur les marchés canadiens et qu'on les préfère à une foule d'autres, excellents d'ailleurs, mais qui contiennent une proportion bien moindre de saccharose. Les vins sont désignés par les gens sous le titre de vins rouges ou vins blancs. Mais on courtise plus généralement le vin rouge, le Malaga et le Tarragone.

L'histoire de l'acclimatation du Tarragone au Canada est courte et simple Ma digne et vénérable amie, la supérieure de l'Académie de Jésus-Marie à Sillery, près Québec (4 milles environ), qui a été supérieure d'une maison du même ordre à Tarragone, lorsqu'elle est arrivée à Québec, a importé du vin de Tarragone pour la maison et celle du chapelain, le révérend M. Audette, remarquable homme de science. On en goûta, et de suite le Tarragone acquit une grande popularité. Cependant, on n'en a pas importé autant que veulent bien le dire les documents officiels, car de suite est arrivée cette lèpre commerciale, la contrefaçon ; favorisée qu'elle a été par un système défectueux de marques de commerce (*trade marks*), elle a eu jusqu'ici ses coudées franches. Mais j'en ai dit suffisamment pour les fins de ma démonstration, pour prouver qu'il y a des bénéfices considérables à réaliser, entre autres choses, dans le commerce bien entendu de la mélasse et des vins d'Espagne avec le Canada.

En considérant la question de l'échange de produits entre le Canada, la France et l'Espagne, quiconque ne serait pas au courant de la situation, serait porté à croire que, pour tous les avantages offerts par le Canada, les autres parties contractantes d'un traité n'auraient rien autre chose à offrir comme équivalent, que leurs vins à bon marché. Mais arrivons au fait ! Je ne

parlerai pas de la France ; car elle a pour sa cause des avocats de grande sagesse et de forte éloquence, (mon très cher ami, M. Albert Lefaivre, consul de France, à Québec, par exemple), qui n'ont pas besoin de mes secours. Les intérêts du Canada et de l'Espagne, voilà qui est particulièrement de mon domaine. En parcourant la liste des produits de l'Espagne, je découvre une foule d'articles d'un usage si général et si considérable, qu'ici même au Canada, il n'est pas de table dans un intérieur domestique, soit chez le plus noble seigneur, soit chez le plus modeste plébéien, qui ne soit complètement garnie sans les produits d'Espagne, péninsulaires ou insulaires. Le noble lord peut-il vraiment se dispenser de son sherry, de ses amandes, de ses raisins ? L'artisan peut-il se passer de sucre ou de sirop ?

Les fruits mêmes ! je les mentionnerai, et à ce sujet je citerai un fait arrivé à ma connaissance. Lors d'un de mes voyages en Amérique, en venant de Gibraltar à New-York, dans le steamer à bord duquel j'étais passager, il y avait une cargaison de fruits, oranges, citrons, etc. Eh bien ! avant même que le steamer fût accosté au quai, la cargaison entière de fruits, la seule qui existât à bord, était vendue à un bénéfice de $30,000 pour l'acheteur, outre le gros bénéfice réalisé par l'exportateur.

En embrassant l'ensemble de la question, du moment que le Canada désire protéger quelques-uns de ses produits, ce pays doit être animé d'un esprit de justice envers une nation qui, comme celle de l'Espagne, est si bien disposée à nouer des relations commerciales intimes avec lui. Il est aussi absolument juste et raisonnable que le Canada cherche à trouver un marché pour ses produits, et en même temps que ses législateurs travaillent de toute leur énergie dans ce sens.

A ce sujet, on affirme que le député de Victoria, Nouvelle-Ecosse, au parlement du Canada, qui est opposé

au ministère actuel, a eu des promesses du gouvernement d'Ottawa qu'il serait imposé un tarif de 75 cents par tonneau sur le charbon et de 50 cents par baril sur la farine. A ceci on n'a rien à dire. La farine est un article dont Cuba et les autres Indes Occidentales, par exemple, ont toujours besoin, et quant au Canada lui-même, toute législation qui en encouragera la production, est louable. Car ce pays, bien que ses immenses prairies soient couvertes de neige pendant plusieurs mois de l'année, est doué d'une végétation si rapide dans les mois d'été, qu'il peut produire du blé en quantités illimitées.

Quant au charbon, l'on verra par les données ci-dessous qu'il est du plus haut intérêt pour le Canada de veiller à l'exploitation d'un minérai qui promet tant de richesses.

Commerce de charbon et de fer de la Nouvelle-Ecosse.

Les statistiques et les faits suivants sur le commerce de charbon et de fer de la Nouvelle-Ecosse, dues à Mr. Geo. H. Dobson, délégué du Bureau de commerce du Cap Breton à la Chambre de Communes de la Puissance, seront lus avec beaucoup d'intérêt et fourniront de précieux renseignements sur l'état actuel de ces ressources, et sur la nécessité de les développer davantage par une politique nationale, de manière à les rétablir non seulement dans leur condition prospère d'autrefois, mais encore de les faire parvenir à un haut degré de prospérité ; ce qui constituerait une source incalculable de profits pour la province de la Nouvelle-Ecosse elle-même, ainsi que pour toute la Puissance.

Les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse ont produit, en 1878, 700,000 tonneaux de charbon, ce qui accuse une diminution de 6 pour cent sur le produit de l'année 1877 et de plus de 30 pour cent sur celui de 1873. L'exportation de charbon aux Etats-Unis en 1873 s'est

élevée à 264,760 tonneaux, et a subi une diminution de 100,000 tonneaux en 1878, tandis que l'importation canadienne de charbon des Etats-Unis s'est élevée, de 600,000 tonneaux qu'elle était en 1873, à 900,000 tonneaux en 1878.

Le produit des mines de charbon de la Puissance a diminué de 25 pour cent durant les cinq dernières années. Le commerce de charbon avec l'Angleterre a augmenté de 10 pour cent, et le commerce américain, de 5 pour cent.

L'état de l'exploitation des mines de charbon est tel que, sans une loi qui la protége, le nombre de mines qui ont été forcées de suspendre leurs opérations, augmentera davantage, et grossira le nombre d'ouvriers laissés sans emploi.

Il y avait 30 mines de charbon en opération dans la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton en 1873, et 20 seulement en 1878. Le produit des mines de charbon fut de 1,041,467 tonneaux en 1873 ; ces mines employaient environ 5,000 ouvriers, et donnaient 995,157 journées de travail avec une paie mensuelle de $120,000. Le transport du charbon employait 3,500 navires, montés par 23,000 marins. Près de 20,000 personnes se sont établies dans les différentes localités minières ; mais la dépression du commerce a réduit le nombre de jours de travail manuel de la moitié de ce qu'ils étaient en 1873. Le développement de ces mines de charbon est de la plus grande importance pour le commerce de la Puissance, et les producteurs des provinces supérieures sont aussi intéressés dans cette cause que ceux d'aucune autre partie du pays. Avec une politique nationale qui développera les industries canadiennes et avec la population actuelle, on peut estimer à 4,000,000 de tonneaux la consommation du charbon dans toute la Puissance.

On importe annuellement au Canada 275,000 tonneaux de fer en gueuses. Pour manufacturer ce fer, il

faudrait 12,000 hommes, et 20,000 ouvriers dans les mines pour fournir le charbon nécessaire. Ainsi, en protégeant ces deux industries, on offre du travail à 32,000 ouvriers, représentant une population de 119,000 âmes. Le transport de ce charbon et de ce fer doublerait le fret dans les ports et sur les chemins de fer canadiens, fournirait du roulant sur les grandes routes, réduirait les prix de transport sur le Saint-Laurent, et mettrait le pays en position de lutter pour le commerce des Indes occidentales et du Nord-Ouest, commerce qui cherche aujourd'hui d'autres voies pour se rendre à l'océan.

Les chiffres suivants indiquent le produit des mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse, durant les neuf mois expirés au 30 septembre, 1878 :—

Taggins mines.................	8,786	Tonneaux.
Spring Hill......................	68,560	"
Albion..............................	115,163	"
Intercolonial.....................	37,738	"
Nova-Scotia.......................	5,160	"
Vale..................................	36,784	"
Black House.....................	57,937	"
Caledonia.........................	14,792	"
Collins..............................	22,880	"
Glace Bay.........................	14,700	"
Gourie...............................	26,101	"
Internationale..................	12,703	"
Lingan..............................	12,186	"
Ontario..............................	16,020	"
Reserve.............................	4,071	"
Sydney..............................	96,478	"
Victoria............................	1,071	"
Scotia................................	659	"
Broad Cove.......................	588	"
New Campbelltown..........	538	"
Total.........	530,772	Tonneaux.

Cette diminution dans le produit des mines de charbon n'aurait nulle raison d'être; si l'on adoptait un système raisonnable d'échange entre l'Espagne et le Canada, le produit des mines de charbon, au lieu de diminuer, serait dans un état prospère et florissant. Car, comme on pourra le voir, par le tarif et les droits de tonnage suivants, les provinces ultra-maritimes espagnoles offrent des avantages particuliers à cette branche d'industrie.

Un des tarifs espagnols impose un droit de 50 centins par tonneau sur le charbon, mais quand un navire entre dans un port des Indes occidentales avec une cargaison, égale au tonnage du vaisseau, ce navire ne paie aucun droit de tonnage; et dans le cas où il se trouve du charbon à bord, il ne paie qu'environ la moitié de ce qui est imposé sur une cargaison d'autres marchandises. Et comme cela, le Canada peut se considérer à ce sujet au rang de la nation la plus favorisée.

Le terme diplomatique de la "clause de la nation la plus favorisée" est assez généralement compris; cependant, comme il y a des personnes qui ont paru éprouver quelques doutes sur sa véritable signification, je crois utile de dire ce qu'on entend par là, et j'en profiterai pour citer ce qu'en dit un article du *Globe*, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, article de publication récente. Parlant du droit français sur les navires, l'auteur de l'article dit: "Le droit peu élevé imposé sur les navires, fut le résultat d'un traité non avec l'Angleterre, mais avec l'Autriche. Ce traité, néanmoins, fut *dénoncé*, suivant le langage diplomatique, en même temps que tous les autres traités commerciaux existant entre la France et les autres pays de l'Europe, et conséquemment ses clauses devinrent lettre morte pour toutes les nations, du moment que les navires d'autres pays étaient admis moyennant le droit peu élevé convenu avec l'Autriche. Si nous comprenons la question correctement, voilà comme elle se trouve. Toute nation avec

laquelle la France, par exemple, fait un traité de commerce, a le bénéfice de cette clause (pourvu qu'elle soit inclue dans chaque traité), de sorte que celle-ci octroie la jouissance de droits moins élevés, accordés déjà à une autre nation ; c'est-à-dire que toute nation avec laquelle la France ou n'importe quel autre pays fait un traité de commerce, a le bénéfice de cette clause, pourvu qu'elle soit inclue dans chaque traité. "Nous observons que les journaux anglais parlent de l'abolition générale des droits les moins élevés imposés sur les navires en France, comme étant la conséquence de la *dénonciation* non du tarif anglais, mais bien du tarif autrichien. Comme nous l'avons expliqué, la *dénonciation* pour l'Autriche comporte avec elle les mêmes conséquences pour tous les autres pays qui jouissent de la clause en question."

Si on me permet d'exprimer une opinion personnelle en autant qu'il s'agit de la clause de la nation la plus favorisée, je dirai ceci : Dans la rédaction des traités de commerce, je ne voudrais moi-même ni demander ni accorder une pareille clause, pour les raisons suivantes : Cette clause constitue un privilége et le sens de l'expression elle-même veut dire (*privilegium ; privus*, *lex*, *legis*), une loi décrétée pour un certain avantage dans un cas particulier. Dans un traité conclu entre deux nations, il peut exister pour l'une et l'autre de pareils priviléges ; mais du moment que d'autres nations ont le bénéfice de ces priviléges, que résulte-t-il alors ? C'est que la nation qui accorde ces priviléges, se lie elle-même les mains, pour ainsi dire. Si elle désire législater dans un sens ou dans un autre, les nations favorisées viendront les unes après les autres faire des réclamations, comme cela s'est vu en France même, dernièrement, ces traités finissent inévitablement par être " dénoncés. " Cependant, comme je l'ai déjà dit, ce n'est là qu'une

opinion personnelle que j'exprime, et que j'aurais peut-être pu me dispenser de faire connaître.

Je rappellerai à propos de l'admission des navires étrangers dans les ports espagnols, que les droits d'entrée imposés sur ces navires par l'Espagne sont les mêmes pour tous les pays ; que l'Espagne n'a pas établi de droits plus élevés sur les navires canadiens que sur ceux d'autres pays, et que dans ce cas, comme dans tous les autres, le Canada a toujours joui *de facto* en Espagne des avantages de la nation la plus favorisée.

Dans une page précédente, j'ai cité un fait arrivé à un canadien en Angleterre. Ce fait prouve suffisamment qu'au Canada on fabrique d'excellents fromages qui ne manqueraient pas d'être bienvenus spécialement à Cuba et Porto-Rico, comme ils le sont en Angleterre et ailleurs, sous un nom de contrebande, et dont la fabrication sera certainement avant longtemps une source assez importante de revenu pour le Canada. Puisque j'ai abordé ce sujet, je dirai que, il y a douze ou quatorze ans, alors que je me trouvais consul d'Espagne à Philadelphie, je remarquai que les exportations à Cuba et Porto-Rico de beurre, fromage, saindoux et autres articles analogues (que l'on fabrique si bons et à si bon marché au Canada), étaient immenses, et que la valeur de ces exportations se calculait par millions de piastres. Le beurre surtout forme un article d'exportation énorme aux Antilles. Ainsi, je me rappelle qu'à Cuba, il est arrivé quelquefois qu'on a manqué de beurre deux ou trois jours durant, parce qu'un bateau qui devait apporter une cargaison de beurre américain était en retard. Il est surprenant que le Canada *qui exporte de grandes quantités de beurre et de fromage aux Etats-Unis*, n'en exporte pas pour le moins autant à Cuba et Porto-Rico, où il pourrait le vendre à très-bon marché, tout en réalisant un bon bénéfice, comme on

va le voir par des statistiques et renseignements que je vais donner ci-dessous, renseignements et statistiques qui ont été extraits d'un des journaux du Canada.

" Voici un tableau de la quantité et de la valeur des exportations de beurre et de fromage de la Puissance depuis 1869 :

Année fiscale finissant 30 juin.	BEURRE.		FROMAGE.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	lbs.	$	lbs.	$
1869......	10,853,268	2,343,270	4,503,370	549,971
1870......	12,259,887	2,353,570	5,827,782	674,486
1871......	15,439,266	3,065,229	8,271,439	1,109,906
1872.....	19,068,348	3,612,679	16,424,025	1,840,284
1873......	15,208,633	2,808,979	19,483,211	2,280,412
1874......	12,233,046	2,620,305	24,050,982	3,523,201
1875......	9,268,044	2,337,324	32,342,030	3,886,226
1876......	12,392,367	2,579,431	35,024,090	3,751,268
1877......	15,479,550	3,224,981	37,700,921	3,897,968
1878......	13,504,117	2,474,197	39,371,139	4,121,301

" Du total des exportations de beurre l'année dernière 13,006,626 livres ont été produites par le Canada ; il y en a eu 11,401,165 livres d'exportées en Angleterre et 799,062 livres aux Etats-Unis ; de la somme totale des exportations de fromage, 38,054,294 livres ont été produites au Canada ; la Grande Bretagne en a eu 37,648,003 livres, et les Etats-Unis 1,641,448. L'exportation de chaque province a été comme suit, en 1877-78 : Ontario, 2,518,147 livres de beurre et 13,612,051 livres de fromage ; Québec, 10,278,994 livres de beurre et 25,745,340 livres de fromage ; Nouvelle-Ecosse, 688,829 livres de

beurre. Cependant, on ne fait que peu de fromage dans la province de Québec, et si l'exportation faite par cette province paraît considérable, c'est parceque la plus grande partie du fromage d'Ontario est embarquée à Montréal. On peut en dire autant du beurre, mais pas dans la même proportion. "

" C'est un fait notable que l'exportation du fromage d'Ontario, *viâ* Suspension Bridge et New-York, a augmenté rapidement depuis quelques années au détriment du commerce par le Saint-Laurent. On en a exporté, *viâ* New-York en Angleterre, 3,196,653 livres en 1875, 4,655,220 lbs en 1876, et 11,977,735 lbs en 1878. Cette augmentation très considérable doit être attribuée à la réduction des prix de fret par les chemins de fer, réduction qui existe depuis cinq ans, et qui met New-York plus en état de rivaliser avec Montréal comme port d'exportation des produits de la province d'Ontario."

" Ce qu'il y a de plus saillant dans l'état des exportations, c'est le grand développement des fromageries mécaniques. Jusqu'en 1871, on s'était peu occupé de la question ; mais à cette époque l'établissement des fromageries prit de grandes proportions, et ces manufactures reçurent l'encouragement et l'appui des cultivateurs. Leur principal mérite consistait à réduire la main-d'œuvre et à diminuer le coût de production. Les cultivateurs comprirent bientôt qu'en s'associant pour ériger une fromagerie à laquelle ils pourraient envoyer tout le lait de leurs fermes, ils s'épargneraient beaucoup de temps et de travail qu'ils pourraient appliquer à d'autres objets. Dans presque toutes les parties d'Ontario, des fromageries sont en opération, et l'intérêt toujours croissant que l'on porte à la production du fromage, assure l'avenir de cette industrie si importante aujourd'hui. La valeur moyenne du fromage exporté en 1877-78 a été de $10.46 centins par cent livres,

contre $10.34 centins en 1876-77, et la valeur moyenne du beurre exporté a été de $18.32 centins par cent livres l'année dernière, contre $20.84 centins par cent livres dans l'année précédente."

" A l'assemblée annuelle de l'Association des laitiers de l'Ouest (*Western Dairymens Association*) qui a eu lieu il y a quelques jours à Ingersoll, le professeur Bell a insisté sur l'importance de l'établissement d'un système pour la manufacture du beurre, semblable à celui qui existe déjà pour le fromage. Le grand mérite de la mécanique appliquée à la fabrication du beurre serait que, tout en acquérant un degré assez élevé de bonté, les produits se feraient remarquer par une supériorité uniforme que l'on ne pourrait atteindre autrement, et c'est précisément cette uniformité qui tend à établir une réputation nationale. Au moyen de ces établissements, non seulement on fabriquerait une quantité plus considérable de beurre, mais on en sauverait beaucoup qui est fabriqué aujourd'hui par les cultivateurs et qui est perdu à cause de sa qualité inférieure."

" A ce sujet, on doit aussi mentionner le commerce des œufs du Canada à l'étranger."

" Le tableau suivant donne la quantité qu'on en a exportée du Canada depuis 1869 et leur valeur :

	Douzaines.	Valeur.
1869	1,539,411	$188,249
1870	2,460,687	314,812
1871	3,312,145	424,033
1872	3,724,977	454,511
1873	3,793,781	509,447
1874	4,407,534	587,599
1875	3,521,068	434,273
1876	3,880,813	508,425
1877	5,025,953	534,891
1878	5,268,170	647,144"

“ Des œufs exportés en 1878, 5,157,792 de douzaines furent envoyées aux Etats-Unis. ”

“ La valeur totale des exportations de fromage, de beurre et d'œufs du Canada pour l'année fiscale 1878 a été de $7,242,642 ; de $7,657,840 en 1877 ; de $6,839,-124 en 1876 ; de $6,657,823 en 1875, et de $6,731,105 en 1874. Les quantités exportées en 1878 ont été de beaucoup plus considérables qu'en aucune autre année, et même il y a eu baisse dans les prix.”

Le gouvernement d'Espagne, animé du plus ardent désir d'ouvrir des relations commerciales avec tous les pays étrangers, adressa aux membres de son corps consulaire, un des documents les plus important qui soit jamais sorti du département du commerce et des consulats espagnols. Dans ce document, après avoir décrit d'une manière brillante et approfondie cette branche du service, il est dit expressément qu'un des principaux devoirs des officiers consulaires était de fournir des rapports des divers pays dans lesquels ils seraient placés, concernant le developpement du commerce et l'augmentation des richesses publiques de la nation qu'ils représentent. Pour les guider dans leur compilation, messieurs les agents consulaire étaient de plus informés que LES PRINCIPAUX ARTICLES D'EXPORTATION DES PROVINCES DE L'ESPAGNE PÉNINSULAIRE ET DES ÎLES BALEARES ET CANARIES SONT LES MINÉRAUX EN GÉNÉRAL, LES PRODUITS AGRICOLES, TELS QUE : LE VIN, L'HUILE, LES FRUITS, LA COCHENILLE, ETC.

SES PRINCIPAUX ARTICLES D'IMPORTATION SONT : LE FER EN GUEUSE, LES OUTILS, LES MACHINES, LES PLANTES TEXTILES POUR LES MANUFACTURES, LE LIN FILÉ, LES TISSUS, LES DROGUES, LES PRODUITS CHIMIQUES, LES EFFETS DE MERCERIE ET DE QUINCAILLERIE.

Quant aux provinces espagnoles d'outre mer les articles d'exportation et d'importation sont, par exemple : du Canada, le bétail et ses produits, y compris le fromage,

le beurre, le lait, etc.; les douves, les machines, et autres articles dont l'énumération serait trop longue; tandis que Cuba et Porto-Rico avec leurs produits indigènes, tels que : le sucre, la mélasse et les tabacs fins, le café supérieur, etc., sont en mesure de faire un grand commerce d'échange avec le Canada, commerce éminemment propre à augmenter la richesse de la puissance.

J'ai extrait les articles suivants du tarif de l'Espagne, pour montrer quels droits les produits du Canada y paient, et je n'hésite pas à dire qu'ils justifieront tout ce que j'ai dit jusqu'ici, sur les bonnes dispositions que l'Espagne a toujours montrées et qu'elle est encore disposée à mettre en œuvre pour tout ce qui concerne l'introduction légitime des effets des pays étrangers. A l'appui de ce que j'avance, une revue commerciale bien accréditée dit que les produits du Canada sont admis dans les colonies espagnoles des Indes Occidentales, sans droits différentiels spéciaux. Je puis ajouter qu'il en est ainsi dans la péninsule espagnole elle-même. L'opinion publique dans toute l'étendue du royaume d'Espagne, s'exprime dans ce sens, ET JE PARLE DE L'ESPAGNE TELLE QU'ELLE EST AUJOURD'HUI CONSTITUÉE.

Plusieurs personnes, en parlant de l'Espagne européenne, l'appellent la mère-patrie; ce qui accuse un oubli de l'histoire contemporaine. Il n'y a plus de mère-patrie, si ce n'est quand il s'agit d'une question d'époque ou d'origine. Les traits caractéristiques d'une législation *inter-impériale* apparaissent les uns après les autres; et l'on peut dire que l'Espagne se compose aujourd'hui de provinces péninsulaires et insulaires. Porto-Rico jouit depuis quelques années de tous les priviléges d'une province sœur, et Cuba, après ses élections municipales et locales, se choisit maintenant des représentants dans les Cortès espagnoles. Ces provinces ont une égale influence dans

l'administration des affaires de toute la nation. Ceux qui ne connaissent pas ces faits, tirent naturellement de fausses conclusions en parlant des relations commerciales entre le Canada, l'Espagne et les provinces espagnoles d'outremer. Ces personnes sont portées à croire qu'il y a chaque fois en jeu des intérêts différents ; tandis qu'en vérité, il n'est pas plus possible de conclure un traité de commerce avec les provinces espagnoles des Indes occidentales, sans y inclure l'Espagne européenne ou péninsulaire, qu'il ne serait possible d'en faire un avec le Canada en mettant de côté toutes les provinces, à l'exception d'Ontario et Québec.

Si une fâcheuse circonstance n'eût pas empêché le très digne Sir A. T. Galt de venir me voir, avant de partir pour l'Europe, comme c'était convenu, il m'aurait été facile de lui expliquer clairement tous ces points, à sa grande satisfaction.

Voici les extraits mentionnés au troisième alinéa ci-dessus, du tarif de l'Espagne sur les produits du Canada :

	Pesetas. *	Taxe de la guerre.
Vaisseaux de bois, depuis 107 tonneaux en montant	35.37	8.00 p. ton.
Vaisseaux de fer, de tout tonnage	35.37	4.17 p. ton.
Poisson.		
Morue verte et sèche, par 100 kil. (200 lbs)	17.50	0.60
Poisson frais ou avec le sel indispensable à sa conservation, par 100 kilog	1.50	0.60
Poisson salé, fumé et mariné, par 100 kilog	12.00	2.40
Coquillage, (huitres, moules, etc.)	3.00	1.20

* Comme je l'ai déjà dit, la peseta vaut un cinquième de piastre.

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Charbon.		
Charbon minéral et coke, par ton.	2.50	
Charbon, bois et autres combustibles végétaux, par ton.........	0.50	0.50
Bois.		
Douves, par mille...........................	15.00	5.00
Planches, madriers, poutres, billots, bois rond, etc., pour la construction des navires, par mètre cube..................	2.75	0.55
Bois scié pour ébénisterie, par 100 kilog..................................	0.55	
Pipes faites ou non, par 100 kilog..	10.00	
Fer, instruments d'agriculture et autres, machines, etc.		
Fer en gueuse et vieux fer, par 100 kilog..................................	2.50	0.37
Fer fondu en tuyaux de toute sorte, par 100 kilog..........................	4.70	0.66
Fer manufacturé ordinaire par 100 kilog....................................	7.50	1.00
Fer en fil, par 100 kilog................	8.00	1.80
« en clous, vis, tire-fonds quand même ils auraient la tête de laiton, par 100 kilog................................	20.00	2.40
« en tubes, par 100 kilog..........	13.00	1.60
« de manufacture ordinaire, même ayant un bain de plomb, d'étain ou de zinc, ou qu'il soit peint ou verni et couvert d'une plaque de laiton, par 100 kilog..................	24.00	3.20

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Le fer et l'acier en pièces inutilisées, inclus les vieux rails, par 100 kil.	5.00	0.60
Fer en main d'œuvre soignée, poli, avec bain de porcelaine, orné d'autres métaux, par 100 kilog...	17.50	2.20
Outils, par 100 kilog....................	24.00	3.20
Instruments d'agriculture, par 100 kilog....................................	1.00	0.30
Machines employées comme force motrice, par 100 kilog...............	2.50	
Machines employées pour toute espèce d'industrie, et pièces séparées d'icelles, par 100 kilog........	9.00	1.50
Le fer et l'acier en rails de chemin de fer, par 100 kilog..................	17.50	1.00
Le fer et l'acier en barres, par 100 kilog.................................. ...	8.00	1.00
Le fer et l'acier en barres de six millimètres de grosseur et d'équerres, par 100 kilog..............................	9.00	1.08
Le fer et l'acier en lingots de n'importe quelle figure, en plaques jusqu'à six millimètres de grosseur, des essieux, moyeux, ressorts de voitures etc., etc., par 100 kilog..................................	13.00	1.40
Fer blanc, par 100 kilog...............	20.00	3.20
Fer blanc ouvré, par 100 kilog......	62.50	8.30
Aiguilles, plumes, pièces d'horlogerie et autres objets analogues de fer et d'acier, par kilog.........	3.00	0.80
Couteaux, haches, rasoirs et canifs, par kilog..................................	1.00	0.30
Ciseaux de tailleurs, par kilog........	2.25	0.60

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Armes blanches et lames, par kilog.......	2.00	0.50
Armes à feu, les canons et les pièces d'armes à feu, par kilog.................	5.00	1.00

Drogues, produits chimiques, etc.

Huile de graine du cotonnier, cocotier, palmier, graines de semence, par 100 kilog.	8.00	.25

Coton.

Coton brut, par 100 kilog....................	1.50	
Fil de 1 ou 2 brins, gris, blanc ou teint, depuis le No. 35, par kilog........	1.25	0.12
« de 36 en montant, par kilog.........	1.75	0.18
« 3 brins ou plus, idem	2.50	0.30

Tissus.

Coton, 25 brins, par kilog................	3.00
« 26 « « «	2.70
« indienne 25 brins, par kilog......	4.00
« « 26 « « «	3.70
« fin, tel que, mousseline et batiste, etc., par kilog....................	3.00
« ouatés et piqués, par kilog.......	4.50
Peluche et autres étoffes employées dans la confection des vêtements, par kilog....................................	3.50
Tulles, par kilog................................	5.00

	Pesetas.	Taxe de la guerre.
Laine.		
Laine brute et rebuts, par 100 kilog...	28.00	6.00
Laine de toute autre espèce, commune et pour être filée, par 100 kilog......	12.50	2.50
Laine peignée et préparée pour être filée, et laine cardée, par 100 kilog..	33.00	5.50
Fil commun, par kilog.....................	1.85	0.32
Fil blanchi, par kilog.....................	2.60	0.48
Fil teint, par kilog.........................	3.00	0.56
Tapis, par 100 kilog.....................	175	
Feutre, par kilog...........................	0.75	0.13
Couvertures, par kilog.....................	2 25	
Drap et tout autre tissu de laine fine ou de coton mêlé, par kilog............	8.00	
Dentelle, par kilog........	4.00	
Drap de poil de chèvre ou de rebut de laine, pelleteries, astracan, feutre ou autres articles semblables, par kilog..	1.60	
Tissu de crin, par kilog...................	2.50	

Le droit que j'ai appelé ci-dessus *taxe de la guerre*, est un impôt douanier qui fut créé comme mesure budgétaire extraordinaire, en temps de guerre et dans des circonstances éventuelles.

Dans le prochain mémoire, je donnerai des renseignements plus complets sur les tarifs des douanes espagnoles et canadiennes.

Il est à observer que les deux pays, l'Espagne et la puissance du Canada, produisent des minerais. C'est pourquoi, je crois inutile d'entrer en considération d'une branche de commerce qui ne peut pas exister entre les deux contrées. Néanmoins, je pense devoir signaler à titre d'information les chiffres suivants :

EXPORTATION DE MINERAIS DU CANADA, 1876-77.

ARTICLES.	Effets de provenance canadienne.		Effets n'étant pas de provenance canadienne.		Total exportations, produits canadiens et étrangers.	
	Quantité	Valeur.	Quantité	Valeur.	Quantité	Valeur.
		$		$		$
Or, quartz aurifère, poussière, pépites.	....	1,189,075	....	....	....	1,189,075
Gypse cru.......ton.	101,376	96,175	....	....	101,376	96,175
Manganèse......ton.	720	13,568	....	....	720	13,568
Huile minérale ou terreuse, crue..gal.	152	13	....	....	152	13
do raffinée....gal.	3,925,987	900,529	3,232	1,256	3,929,219	901,785
Mineral de cuivre rouge...........ton.	1,313	264,442	....	....	1,313	264,442
do de fer .... ton.	7,755	14,854	....	....	7,755	14,854
do de plomb..ton.	7	50	....	....	7	50
do d'argent...ton.	190	122,695	....	....	190	122,695
do d'ardoise..ton.	335	5,227	....	....	335	5,227
Pierre brute et autres articles.......	......	99,389	....	....	....	99,389

Quant à l'importation durant la même année, elle s'est élevée au chiffre modeste de 37 tonneaux en comptant les minerais des métaux de toutes sortes, ce qui représentait une valeur de $1,159.

Ici, je termine le mémoire II, en me proposant de mettre le point final à mes notes par un troisième travail analogue dans lequel je tâcherai de compléter, autant qu'il me sera possible, les statistiques et renseignements que j'ai donnés sur la question que je traite

CANADA, février 1879.

APPENDICE.

Pour compléter les renseignements publiés dans le mémoire I, appendice A, je donne l'extrait suivant :

C

"Nous avons déjà attiré l'attention publique sur l'évaluation au-dessous de la valeur à laquelle on soumettait le sucre. Nous nous proposons maintenant de faire voir les pertes causées au revenu de la Puissance par l'application erronée du tarif. Ce qui nous reste à établir, c'est la valeur exacte du sucre pendant l'année que nous nous proposons d'examiner, pour pouvoir apprécier jusqu'à quel point les intentions de ceux qui ont préparé le tarif, ont été suivies.

Dans le rapport officiel du bureau des statistiques, le prix moyen du sucre brut, dans l'endroit où il doit être expédié, en or, et basé sur le prix courant, durant l'année fiscale 1876-77, est établi comme suit :

	c.
Sucre, de No. 1 à 7, D. S. en couleur, par lb...	3.50
de 7 à 10, " ...	4.50
de 10 à 13, " ...	4.75
Prix moyen des sucres de qualité inférieure......	4.25

Tandis que, d'après les rapports des importateurs de New-York, le prix moyen était :

Sucre, de No. 1 jusqu'à No. 7......................	3.25
de 7 à 10	3.75
de 10 à 13	4.15
Prix moyen des sucres de qualité inférieure......	3.66

Connaissant le fait que, dans certains pays, les officiers de

la douane sont portés à exagérer la valeur des marchandises, nous avons pris pour base l'évaluation des importateurs, et nous démontrons que partout le No. 13 D. S. (ou 90 pour cent de matière saccharine) a servi de base à l'imposition des droits, et qu'au Canada le sucre qui coûte plus de 4 centins par livre, et qui est, par conséquent, au-dessus du No. 13, devait payer 50 pour cent de sa valeur ; celui au-dessous de 13 jusqu'au No. 9, 45 pour cent, et celui au-dessous de 9, 40 pour cent.

La conséquence est donc, que le moyen de s'assurer de la distribution exacte du tarif, est de trouver la proportion qui existe entre la valeur et le droit imposé dans chaque classe du tarif. Les variations entre chaque province sont peu sensibles, et le percentage du droit de douane par rapport à la valeur devrait être le même, à peu d'exceptions près, si la distribution est bien faite.

—

TABLEAU de la proportion entre la valeur et le droit perçu dans chaque province sur chaque classification :

SUCRE AUDESSUS DU No. 13.

Provinces.	Valeur entrée.	Droit.	Proportion du droit à la valeur.
Ontario	$2,476,712	$1,059,049.39	42.80 p.c.
Québec....................	1,473,876	636,041.65	43.15
Nouvelle-Ecosse.	325,244	146,053.73	44.90
Nouveau-Brunswick..	292,893	125,663.79	42.90
Ile du P. Edouard.....	52,263	23,649.47	45.25
Manitoba	46,239	16,214.98	40.29
Colombie Anglaise....	102,770	40,881.22	39.77

SUCRE DEPUIS No. 13 A No. 9 INCLUSIVEMENT.

Ontario	$225,820	$94,903.71	42.03 p. c.
Québec....................	104,940	45,181.87	43.05
Nouvelle-Ecosse.......	18,936	7,837.85	41.39
Nouveau-Brunswick..	2,789	1,102.83	39.57
Ile du P Edouard.....	2,492	1,053.81	42.69
Manitoba................	116	50.96	43.90
Colombie Anglaise....	7,880	3,307.41	42.

Sucre au-dessous du No. 9.

Provinces.	Valeur entrée.	Droit.	Proportion du droit à la valeur.
Ontario	$ 2,926	$1,099.39	37.59 p. c.
Québec..................	17,152	6,330.70	36.90
Nouvelle-Ecosse.......	608	200.45	32.87
Nouveau-Brunswick..	56	22.88	40.
Autres provinces......	Rien.		

Sur le sucre au-dessus du No. 13, la proportion du droit à la valeur, dans toutes les provinces, varie de 39.77 à 45.25 par cent. Sur le sucre depuis le No. 9 au No. 13, inclusivement, la variation est de 39.57 à 43.90 par cent, et sur le sucre au-dessous du No. 9, de 32.87 à 40 par cent.

Proportion du droit à la valeur de toutes les espèces de sucre importées dans la Puissance :

D. S.	Valeur.	Droit perçu.	Proportion du droit à la valeur.
Au-dessus du No. 13.....	$4,763,997	$2,047.554	42.98 p. c.
Du No. 9 à 13............	362,973	153,438	42.27
Au-dessous du No. 9....	20,742	7,653	36.90
		$2,208,645	

Si l'intention de ceux qui ont fait le tarif eût été exécutée et que la proportion du droit à la valeur eût été imposée suivant l'intention des législateurs, le montant des droits perçus se serait élevé à un chiffre beaucoup plus haut, comme suit :

D. S.	Valeur.	Proportion du droit à la valeur.	Droit.
Au-dessus du No. 13....	$4,763,997	50 p. c.	$2,381,998
No. 9 à No. 13............	362,973	45	163,338
Au-dessous du No. 9....	20,742	40	8,296
Montant total des droits sur le sucre.........			$2,553,632

Différence, $344,987 sur l'application erronée du tarif; mettant de côté la perte occasionnée par l'évaluation au-dessous

de la valeur, qu'il est plus facile d'apprécier que de calculer exactement."

(*The Journal of Commerce*, Montréal, 7 février 1879.)

Le même journal, en date du 17 janvier dernier, sur la question du changement du tarif sur le sucre, parle à peu près en ce sens : Dans le congrès, à Washington, au comité des voies et moyens, on a décidé la question du tarif sur le sucre en autant qu'elle se rapporte à ce comité. Ils ont rejeté le polariscope, adopté l'échelle hollandaise de pureté, et fixé le TARIF suivant :

Sucre jusqu'au No. 13.....................	$\$0.02\frac{40}{100}$,	par livre.
De No. 13 à 16	$0.02\frac{70}{100}$,	"
Au-dessus de No. 16.........................	0.04	"

Ce nouveau tarif est une espèce d'arrangement et par conséquent, il ne satisfait personne. On s'attend à ce que le *bill* rencontre beaucoup d'opposition au congrès des Etats-Unis, bien qu'il soit favorable à la production du sucre à la Louisiane.

Le Canada, comme on le voit, suit leurs procédés avec beaucoup d'intérêt, en vue de la politique qu'il doit suivre lui-même sur cette question.

REMARQUE.

—

Dans ces mémoires imprimés à la hâte et à peine revus, plusieurs expressions ou tournures de phrase ne sont pas littéraires. Je suis obligé de conserver quelques anglicismes désignant au Canada (que cet ouvrage intéresse aussi) des articles de commerce, comme par exemple : *la fleur* pour *la farine*. C'est un travail d'utilité pratique et accessible à toutes les classes commerçantes que j'ai fait et non une œuvre littéraire, ainsi que je l'ai dit au commencement de ce second mémoire.

COMMERCE ENTRE L'ESPAGNE ET SES PROVINCES D'OUTRE MER ET LES PROVINCES CONFÉDÉRÉES DU CANADA.

Notes du Comte de Premio-Real,
Consul général d'Espagne au Canada, etc.

III.

J'ai dit qu'un médecin distingué, qui a joué un rôle marquant dans la politique canadienne, et par-dessus tout un homme sincèrement attaché à l'avancement de son pays, me disait qu'il ferait tout au monde pour que la mélasse se trouvât au nombre des articles admis en franchise au Canada. Je ne crois pas qu'il réussisse complètement et tout de suite. Quelques pages plus loin j'en donnerai les raisons. Je constate cependant qu'il n'a pas oublié sa promesse, car une dépêche télégraphique envoyée d'Ottawa m'apprend qu'une députation, à la tête de laquelle était l'honorable Dr. Fortin lui-même, et composée d'environ trente membres de la chambre des Communes, a eu une entrevue avec l'Hon. M. Tilley, ministre des finances. Ces personnes ont représenté à M. Tilley la nécessité d'enlever le droit de 45 pour cent qui est maintenant imposé sur les mélasses des Indes occidentales, vu que cet article est indispensable aux classes les plus pauvres du peuple. Le Dr. Fortin et les autres députés ont insisté sur le fait que la mélasse contient des principes semblables

à ceux qu'il y a dans la viande grasse, et que la consommation généreuse qu'en font les journaliers, mineurs et pêcheurs, leur permet d'accomplir des tâches que leurs constitutions ne pourraient endurer sans cet aliment. Mais pour que ces propriétés bienfaisantes puissent réellement exister, il est essentiel que l'on prenne toutes les mesures possibles pour mettre fin au système, malheureusement trop répandu, de falsification et d'adultération.

A ce sujet, le *Canadien* a publié il y a quelque temps la correspondance suivante :

" Il a été fait dernièrement par la presse de Boston des révélations remarquables sur l'adultération des aliments, leur falsification et l'empoisonnement graduel résultant des substances introduites dans les objets d'un usage journalier : ustensiles de cuisine, tentures de chambres et de salons, et même dans la fabrication des étoffes et vêtements.

" Tout semble imprégné de poisons, quelquefois des plus violents, et je crois devoir, par les colonnes de votre journal, attirer l'attention du public et du gouvernement sur les faits exposés par M. Angell, aux Etats-Unis, et sur ceux qui dans ce pays sont arrivés à ma connaissance personnelle.

" En effet, si la santé publique constitue la vigueur d'un peuple, il est de la plus haute importance de bien connaître ce qui a rapport à sa conservation. Il ne faut être ni philosophe, ni savant pour comprendre que si l'on mange et l'on boit constamment des provisions contaminées par des substances vénéneuses, si l'on cuit les provisions dans des vaisseaux contenant du poison, la santé ne peut qu'en être à la longue profondément altérée.

" Avec ces réflexions, je passe aux faits, et commence par les sucres et sucreries. On se fait illusion en croyant

que les sucres sont à bon marché et que ça ne vaut pas la peine de les adultérer ; mais le sulfate de chaux (plâtre de Paris) ne vaut qu'un sou la livre et bien d'autres matières minérales sont à aussi bon marché. On moud aux Etats-Unis une certaine pierre de trois grades appelés dans le commerce : *grade de la soude*, *grade de la farine* et *grade du sucre ;* cette pierre moulue ne vaut qu'un demi sou la livre et on en emploie des milliers de tonnes chaque année pour l'adultération des aliments.

" Mais, ce que surtout l'on emploie pour diminuer le prix des sucres, est *la glucose*, substance extraite des amidons ou empois. Voici la manière dont elle est fabriquée : les amidons, fécules, etc., sont traités à une certaine chaleur par l'acide sulfurique et l'eau ; au bout de quelque temps, toutes ces substances sont converties en *glucose* (on peut même la manufacturer avec des guenilles) ; l'acide sulfurique est séparé de la solution en le précipitant par la chaux ; mais il en reste toujours une certaine quantité dans la *glucose*. Des analyses sur les sirops faits de glucose ont démontré qu'il y avait jusqu'à 72 grains et même 141 grains d'acide sulfurique par gallon ; ces mêmes analyses ont fait trouver de 363 grains jusqu'à 724 grains de carbonate de chaux (craie) par gallon. Le Dr. Kedzie a trouvé la plupart des sucres et sirops adultérés. Il faut remarquer aussi qu'une grande partie de cet acide sulfurique (qui est déjà un poison) est fabriquée avec des pyrites arsénicaux, poison plus violent encore.

" En 1875, l'importation de la glucose d'Allemagne s'est élevée seulement à une valeur de $2,351, et en 1877 (dans l'espace de deux ans) elle avait déjà monté à $233,366 à New-York. Les analyses faites dans cette ville, indiquent de 10 à 15 pour cent de glucose dans les sucres, et de 25 à 75 pour cent dans les sirops. Elles

disent que l'étain, autre poison, se trouve en grande quantité dans les sirops. Les chlorures d'étain sont aussi beaucoup employés pour blanchir les sucres dans le raffinage. Et le fait est notoire que treize des plus anciennes et respectables maisons de raffinage de sucre à New-York, ont été obligées de fermer leurs portes, pour la raison que d'autres maisons moins honnêtes emploient cette substance pour en vendre le produit (appelé sucre), ce qui rend par là la compétition impossible aux honnêtes manufacturiers. *Il y a aux Etats-Unis de ces maisons qui achètent le chlorure d'étain par tonnes.* Autrefois les raffineries de Montréal, Canada, produisaient des sucres, appelons-les *honnêtes*, y consacraient de grands capitaux, et donnaient de l'emploi à un grand nombre de gens. La législation des années dernières a chassé du pays cette importante industrie, et les raffineurs des Etats-Unis fournissent aux Canadiens des sucres raffinés beaux à voir, il est vrai ; mais ils leur fournissent aussi une grande partie des poisons qu'ils emploient dans ces raffinages.

" Les sucres qui font la base des confiseries sont à bon marché, et cependant les confiseries se vendent cher. Avant de parler des matières colorantes, il faut remarquer qu'on mêle au sucre la craie, le sulfate de chaux hydraté, la terre glaise et différentes variétés d'amidon (empois) pour en augmenter le poids. Un confiseur, de Boston, admet lui-même qu'il met 33 pour cent de sulfate de chaux (plâtre de Paris) dans ses confiseries.

" Mais le principal danger vient des matières colorantes employées. Les poursuites légales ont établi que les sucreries colorées en jaune devaient cette couleur au *chromate de plomb*, dont il y avait 3 grains à la livre ; or, un cinquième de grain de chromate de plomb est fatal à un enfant. Pour bien comprendre l'importance

de la question des matières colorantes, je copierai du Dr. Hassall, de Londres, (la plus haute autorité qu'on connaisse sur l'adultération des substances alimentaires), la liste des matières colorantes vénéneuses, minérales et autres, qui ont été trouvées dans les sucreries.

" *Pour colorer en jaune.*

" Gamboje (gomme-gutte).
" Les trois jaunes de chrome (chromate de plomb).
" Massicot ou protoxide de plomb.
" Orpiment ou sulfure d'arsenic.
" Iodure de plomb.
" Jaune de Naples ou sulfure d'antimoine.
" Iodure jaune.

" *Pour colorer en rouge.*

" Minium ou oxide rouge de plomb.
" Vermillon ou bisulfure de mercure.
" Realgar ou bisulfure d'arsenic.
" Iodure de mercure.
" Rouge de Venise.

" *Pour colorer en bleu.*

" Bleu de Prusse ou ferrocyanure de fer cobalt.
" Smalt (un vert de cobalt).
" Verditer bleu ou sesquicarbonate de cuivre.
" Ultramarine.

" *Pour colorer en vert.*

" Les trois verts de Brunswick ou oxychlorures de cuivre.

" Un mélange de chromate de plomb ou carbonate de cuivre avec du bleu de Prusse.

" Le vert de Scheele ou arsenic de cuivre.
" Vert minéral ou sous-carbonate de cuivre.
" Vert de gris ou acétate du cuivre.

" *Pour colorer en bronze d'or et bronze de cuivre.*

" Ce sont des mélanges de cuivre et de zinc.

" On se sert aussi du blanc de plomb ou carbonate de plomb. Beaucoup de couleurs sont maintenant préparées avec le *coal jar* (les *couleurs anilines*), qui sont malheureusement souvent contaminées d'arsenic.

" *Les essences* employées pour donner le goût des divers fruits, ne sont que des extraits éthérés produits dans les laboratoires de chimie, et délétères : l'acétate et le butyrate d'éthyl, l'acétate et le valérianate d'annyt. Une essence très odoriférante est produite par l'action du bichromate de potasse et l'acide sulfurique sur le fromage pourri. Le ratafia ou huile essentielle d'amandes contient de 6 à 12 pour cent d'acide prussique. Une autre essence, appelée *almond flavour*, a produit des résultats fatals en plusieurs circonstances. "

"J. E. FITZPATRICK, M. D., etc."

Un journal des Etats-Unis nous apprend que cette adultération de sucres raffinés fut le sujet d'une conversation à la Banque Nationale des Artisans. Un industriel était présent qui avait été autrefois raffineur de sucres, mais qui avait dû abandonner le raffinage à cause des procédés des raffineurs qui falsifiaient les sucres.

" Il est permis de supposer," a-t-il dit, "que lorsqu'un raffineur réussit à obtenir de cent livres de sucre brut plus de sucre qu'elles n'en contiennent en réalité, il obtient ce résultat de quelque façon extraordinaire." Un autre a exhibé un échantillon de glucose, dont la consommation a tellement augmenté depuis quelques an-

nées, que les manufacturiers d'amidon font plus d'argent avec la glucose qu'avec l'amidon. Ce qu'on a constaté de plus sérieux, cependant, est l'usage que l'on fait de poisons, tels que l'acide muriatique et l'étain."

Cette falsification et cette adultération de substances alimentaires peuvent être classées parmi les traits caractéristiques de ce manque de probité commerciale dont j'ai parlé dans mes mémoires.

Le professeur Rogers, de l'Université d'Oxford, en étudiant la question de la dépression commerciale, la discute au point de vue moral, et l'on peut dire qu'il rend un immense service à la société par son habile exposé des déplorables effets produits par le manque de probité commerciale et financière, tant chez les individus, que chez les gouvernements.

Il dit entr'autres choses :

" Pressés par la concurrence, étreints par des dettes hâtivement et inconsidérément contractées, égarés par les influences générales qui ont troublé les affaires et diminué la confiance, marchands et manufacturiers ont eu recours à l'adultération des marchandises, aux expédients qui ont produit comme résultat final le retrait de la confiance et la ruine partielle d'un très-grand nombre de personnes dont les affaires et le crédit reposent nécessairement sur l'honnêteté de leurs clients.

" La mauvaise foi commerciale peut jusqu'à un certain point devenir nationale aussi bien qu'individuelle, et entrainer la ruine d'une nation comme celle des individus.

" L'Angleterre, par exemple, éprouve, à présent même, les mauvais effets de la conduite des manufacturiers qui s'éloignent du bon vieux principe, " l'honnêteté est la meilleure politique " ; politique qui, bien que plus lente, paie mieux en fin de compte. Si nous considérons l'industrie cotonnière anglaise et les pro-

cédés frauduleux qu'on y a suivis, il n'est pas surprenant que les industriels anglais ne jouissent plus de leur ancien monopole des marchés du monde.

“ Un procès qui s'instruit maintenant à Londres, a jeté des flots de lumière sur les falsifications auxquelles les manufacturiers anglais ont recours pour donner au coton une force apparente et un poids factice : on a découvert que quatre livres de coton sont régulièrement augmentées de moitié au moyen de craie fine, de farine, glue, chlorate de magnésie et de zinc, parafine, et autres ingrédients. Dans cette affaire en litige, un marchand de Shanghaï a perdu environ £2,000 par la piqûre des articles qu'on lui a expédiés d'Angleterre.”

Ce genre *d'entreprise* explique bien mieux que les plus profondes théories des économistes anglais, pourquoi l'atelier national perd tant de terrain sur la plupart des marchés du monde. “ En vérité,” dit le professeur Rogers, “ il est impossible d'exagérer l'importance qu'il y a de nos jours, de revenir à l'intégrité commerciale. Si le peuple pouvait comprendre les dommages qu'une ambition frauduleuse et criminelle peut infliger, la légèreté avec laquelle on subit la friponnerie se changerait bientôt en courroux et en indignation.

“ Un filou parvenu est le *plus blanc des éléphants blancs*, mais le plus coûteux produit qu'une nation puisse engendrer.

“ On peut affirmer que les dépressions commerciales deviendraient peu fréquentes et peu longues, que les crises seraient éteintes, si la probité commerciale était de rigueur entre les hommes, et si les falsificateurs étaient poursuivis et sévèrement punis. Les conséquences des passions humaines, surtout de l'ambition, les actes criminels qui font tort à la société, bien qu'ils ne soient dirigés que contre des individus ou des personnes d'autres races, nous ruineront à moins que la

société ne se lève toute d'une pièce, et d'un effort prompt et persistant anéantisse les causes et les moyens d'un SYSTÈME AUSSI DÉGRADANT QUE RUINEUX, SYSTÈME QUI, A MOINS QUE LES NATIONS NE DEVIENNENT PLUS UNIES PAR LE LIEN SUBTILE ET PUISSANT DE LA RÉCIPROCITÉ DES INTÉRÊTS ET DES BONS PROCÉDÉS, EXERCERA UNE INFLUENCE CROISSANTE ET PAR LA MÊME DE PLUS EN PLUS NÉFASTE."

A l'appui de ce qui précède, et précisément sur la question de l'industrie cotonnière, je raconterai ce que j'ai lu ou entendu dire, il y a quelques semaines, d'une réception faite par le comte de Beaconsfield, à une députation de propriétaires de filatures de coton, qui était allée le trouver pour lui demander les moyens de faire revivre l'industrie cotonnière dans le pays.

La députation se composait surtout de fabricants de coton de Manchester. Elle se présentait avec une adresse de circonstance qu'elle se proposait de lire au premier ministre du Royaume-Uni. L'éminent homme d'état reçut cordialement les délégués, mais le président de la députation avait à peine déroulé son parchemin manuscrit, que Lord Beaconsfield prit la parole et dit :

" Messieurs, votre intention est, sans doute, de me donner l'assurance du repentir des fabricants de votre ville ; ils se seront convaincus probablement que la falsification dans l'industrie est une acte non-seulement préjudiciable au marché anglais et aux marchés étrangers, mais aussi le suicide commercial de la nation qui la pratique. Retournez à vos usines, messieurs, et j'espère qu'après quelques années de loyauté dans les transactions, avec un profond esprit d'émulation et une grande probité, l'état de choses que vous avez contribué à créer disparaitra pour faire place à la prospérité pour vous-mêmes et rétablir notre réputation d'honnêteté commerciale sur tous les marchés du monde."

Puisse cette forte leçon porter ses fruits !

Les réflexions suivantes que j'ai trouvées dans un des numéros du journal français que j'ai cité à propos de la falsification des substances alimentaires, viennent si bien après les justes observations du Dr. Rogers, que je ne puis m'empêcher de les reproduire ici :

" Le rapport du ministre de l'agriculture contient des statistiques détaillées sur les faillites au Canada pendant l'année 1877. Comme ces statistiques sont recueillies du premier janvier au trente-et-un décembre de chaque année, ce fait explique le retard apparent apporté dans la publication de ces renseignements qui sont placés dans une appendice spécial du rapport du ministre de l'agriculture pour l'année fiscale qui suit celle à laquelle ils se rapportent.

" Le nombre des faillites pour l'année 1877 a été de 1,640, et le passif, suivant les données des faillis, de $23,161,493. Sur ce montant $7,059,156 ont été admises comme créances valables, $3,048,609 ont été payées en dividendes, etc. Les dépenses diverses se sont élevées à $268,830. Le montant perçu sur les biens des faillis a été de $2,779,779. Les honoraires des syndics et la commission se sont élevés à $68,061, soit 2.41 pour cent des recettes totales. Les frais judiciaires apparaissent pour le montant de $41,557, soit 1.49 pour cent des recettes. Les dépenses totales pour le règlement des faillites sont placées à $109,618, soit 3.94 pour cent, ce qui laisse une recette nette de $2,670,161, ou 96.05 pour cent.

" Sur les 1,640 faillites qui ont eu lieu en 1877, 1,193 ont été laissées entre les mains des syndics officiels et 414 ont été réglées par des syndics nommés par les créanciers en vertu de la loi.

" Les statistiques se répartissent comme suit pour chaque province, sous les titres de : nombre des faillites et passif.

" Ontario compte 844 faillites avec un passif de $9,-442,488.

" La province de Québec, 597 ; passif, $12,283,967.

" Nouveau-Brunswick, 67 ; passif, $373,435.

" Nouvelle-Ecosse, 90 ; passif, $801,508.

" Ile Prince-Edouard, 32 ; passif, $213,108.

" Manitoba, 6 ; passif, $39,823.

" Colombie Anglaise, 4 ; passif, $17,164.

" Ces statistiques forment un sombre tableau de l'état du commerce du Canada en 1877.

" On est prêt à reconnaître que la terrible crise que l'on traverse depuis quelques années, a été la principale cause de ces nombreux désastres ; *mais on ne saurait se dissimuler que l'idée de la banqueroute n'inspire plus en général l'horreur qu'elle inspirait ci-devant et que l'on ressent encore pour elle dans certains pays.* Autrefois, nous connaissions des marchands qui se seraient crus indignes de l'estime de leurs concitoyens, s'ils avaient été réduits à la pénible nécessité de se déclarer en banqueroute. Aujourd'hui, on professe à cet égard des opinions bien différentes. Pour un certain nombre, malheureusement, c'est un moyen comme un autre de se refaire. Sans doute, il y a des faillites inévitables et que toute la bonne volonté du monde ne saurait empêcher.

" La stagnation des affaires, des spéculations entreprises de bonne foi et dans les meilleures conditions, mais dont le succès est compromis par des circonstances imprévues, des pertes considérables et que la prudence la plus complète ne peut empêcher, voilà autant de causes qui entraînent de sérieux embarras et obligent les victimes à se déclarer incapables de faire honneur à leurs affaires. Mais ces causes ne sont pas toujours les principaux agents qui déterminent les sinistres commerciaux. Il est pénible d'avoir à le constater, mais

c'est une vérité dont peuvent attester bien des marchands de gros, que le commerce est souvent entre les mains de personnes qui n'entendent goutte à leur besogne. Leur inhabileté et, dans maints cas, leur incurie entraînent leur perte ; leur ruine détermine d'autres ruines plus graves, et ainsi de suite. On a de singulières idées sur les qualités d'un bon négociant. On s'imagine qu'il ne s'agit que d'acheter et de vendre, sans avoir l'œil constamment ouvert sur les fluctuations des prix, sans suivre de près et avec une intelligence exercée des affaires, la hausse et la baisse qui se produisent. N'est pas marchand qui veut, et c'est une vérité bien ignorée. Pendant les années de prospérité qui ont précédé la crise, les affaires allant bien, les marchands retiraient de bons bénéfices. Leur prospérité a excité l'envie d'un grand nombre, et vite on s'est fait commerçant ; on s'est empressé de laisser des occupations qui, sans conduire promptement à la fortune, n'en étaient pas moins une voie sûre d'arriver à une honnête aisance par l'énergie, le travail et la persévérance.

" On nous dira que le soleil luit pour tous et que chacun est libre de faire ce qu'il veut, pourvu que la loi le permette. Sans doute, mais si tout le monde s'avisait d'être notaire, il n'y aurait plus de clientèle possible et tous crèveraient pardevant leur papier vierge du plus humble contrat.

" Bien souvent, on se met dans le commerce non par vocation, mais pour bien vivre sans trop de travail. On croit que le commerce est chose facile et qu'il ne requiert que peu d'attention. C'est là une erreur qui en fait commettre tant d'autres au détriment de la prospérité et du développement des ressources de toutes sortes dont le sol canadien abonde. Le Canada serait beaucoup plus avancé d'avoir deux mille bons agriculteurs de plus et trois mille négociants médiocres de moins qui contri-

buent tant à augmenter le désastre, quand viennent les jours difficiles. "

Cependant, " à quelque chose malheur est bon," a dit Lafontaine, et, " il faut faire de nécessité vertu," dit certain proverbe que l'on commence à comprendre et à mettre en pratique au Canada. Des jours difficiles arrivant, quelques-uns ont voulu dans la détresse chercher une planche de salut ; on a regardé autour de soi pour trouver remède à la situation ; et l'on s'est dit qu'il fallait se créer des relations d'affaires sérieuses et grandes avec l'étranger. On a jeté les regards du côté de l'Espagne et de la France, pays dont on désire les magnifiques produits en échange de compensations solides et aussi avantageuses que possible ; c'est pour cela probablement que l'on a vu dans ces derniers temps une tentative de la part du Canada de se mettre en relations commerciales avec certains pays d'Europe, pour reculer l'horizon jusqu'à présent limité du commerce canadien, et partant lui donner de l'envergure et lui imprimer un grand essor ; c'est pour cela aussi peut-être que l'on a vu, dans la politique financière de la confédération canadienne, des députés et des industriels faire des suggestions diverses pour favoriser ces relations commerciales. Mais c'est là le *hoc* ; c'est là précisément où gît la difficulté pratique d'atteindre immédiatement le but. La politique qui passionne avec raison les grands esprits et les sincères patriotismes, est semée d'aspérités, d'écueils sans nombre, souvent visibles, très-souvent cachés, sur lesquels viennent se heurter et quelquefois se briser les meilleures volontés. Son champ de subtilités n'est pas assez étendu qu'il puisse offrir au législateur des ressources pour toutes les circonstances. Il arrive, surtout dans la politique financière d'un pays, que l'on se trouve cerné dans un tourbillon d'intérêts divers et opposés, résultat des collisions entre les diffé-

rentes classes agricoles, industrielles, mercantiles et autres.

C'est ce que d'ailleurs l'histoire de l'économie politique enseigne. Tous les conseils, bureaux et chambres de commerce, toutes les députations industrielles, etc., qui ont successivement des entrevues avec le gouvernement pour lui faire connaître leurs idées en matière d'économie politique, lui suggérer les réformes qu'ils proclament les meilleures, se composent, à quelques exceptions près, de personnes expérimentées, mais aussi fort intéressées personnellement à ces réformes économiques. Ces personnes, même en croyant donner des conseils dans un but très-patriotique, obéissent, c'est fort possible, à leurs désirs intimes, et travaillent à favoriser en somme des intérêts particuliers ; on conviendra qu'il n'y a en cela rien que de bien naturel ; mais on devine de suite ce qui résulte de là. Dans pareilles circonstances, chaque individu soupçonne son voisin ; les intrigues se mettent de la partie ; les influences de toutes sortes sont en jeu ; on produit à l'appui de sa cause des arguments de bonne mine, il est vrai, mais quelquefois aussi fallacieux que subtils. La position se complique singulièrement. Comment alors distinguer l'ivraie d'avec le bon grain ? Comment au milieu de tant d'intérêts divers, découvrir le seul et véritable intérêt national ? Comment se dégager du milieu de tant d'intéressés, quitter le terre-à-terre où se jouent tant d'influences diverses et s'élever assez haut pour embrasser une situation dans tout son ensemble ? Il faut alors ce que demandait un jour, dans certaines circonstances, un gouverneur de l'île de Malte, Sir Henry Knight Storks (il y a à peu près dix-sept ans—j'occupais alors un poste consulaire dans cette île, "*fior del mondo* "), du temps et des enquêtes ; et j'ajouterai, moi, qu'IL EST SURTOUT INDISPENSABLE D'AGIR AVEC FROIDE IMPARTIALITÉ ET PARFAITE JUS-

TICE ; QUE CEUX QUI SONT APPELÉS A LÉGISLATER SOIENT INACCESSIBLES A TOUTE INFLUENCE SOCIALE, RELIGIEUSE ET POLITIQUE.

Quant à ce qui regarde les écoles économiques extrêmes, LE LIBRE-ÉCHANGE, PAR THÉORIE OU PAR PASSION, EST A LA PROTECTION DU MÊME GENRE CE QUE SONT LES EXCÈS RÉACTIONNAIRES AUX UTOPIES DÉMAGOGIQUES. Les extrêmes, d'un côté ou d'autre, ne peuvent trouver leur raison d'être que dans l'inexpérience ou l'intérêt personnel. Ceux qui connaissent profondément ces deux écoles financières et qui les ont étudiées sans aucun préjugé, ne peuvent manquer d'avouer que la chose est exacte : que LA PROTECTION TOURNE SOUVENT AU MONOPOLE exercé par de petits groupes, (tandis que le libre-échange est la guerre des grands groupes contre les grands groupes) ; que LE LIBRE-ÉCHANGE NON RÉCIPROQUE EST TOUJOURS PRÉJUDICIABLE A CELUI QUI L'ACCORDE, et que tous deux, dans ces conditions là, opèrent après un certain temps au détriment général ; ils doivent reconnaître qu'il n'est pas vrai que la protection ait pour conséquence nécessaire l'augmentation du prix des produits ; qu'au contraire, les prix en devraient diminuer (à moins qu'il ne survienne des circonstances étrangères aux mesures protectionnistes ou libre-échangistes), si, comme je l'ai indiqué plus haut, on ne commet pas l'erreur de protéger une industrie aux dépens d'une autre (ou de blesser une nation amie et bien disposée en en visant une autre, etc.), et surtout, si on enlève les restrictions imposées sur la matière brute et non manufacturée que l'on ne trouve pas dans le pays. Ils verront qu'il n'est pas vrai non plus que la protection ait, comme conséquence obligée, l'effet d'éliminer la concurrence étrangère, si on ne travaille pas en même temps à faire valoir les ressources naturelles du pays, et à développer

en premier lieu, les relations interprovinciales, que l'on désigne aujourd'hui par un mot qui paraît généralement accepté, " interimpériales " ; c'est-à-dire non seulement les relations des provinces pour ainsi dire continentales, *inter se*, et ce qu'on appelle en anglais, *the old country*,—le vieux pays,—mais aussi entre le *old country* et ses provinces d'outre-mer ; et, en second lieu, les relations avec les pays étrangers, avec lesquels on peut faire un échange de produits, moyennant bénéfices mutuels, sans causer de tort aux intérêts légitimes d'un tiers, en supplantant fallacieusement celui-ci.

En même temps, il reconnaîtront qu'il est impossible de produire artificiellement ou à peu près, avec un succès durable, ce que la nature ne produit pas, et qu'il n'est pas possible non plus d'acquérir de suite toute l'expérience qu'il faut dans n'importe quelle entreprise.

Enfin, libres-échangistes comme protectionnistes sont unanimes à dire qu'il est impossible d'avoir affaire à cette classe d'individus pour qui toutes les politiques et toutes les mesures économiques sont égales, qui ont toujours à portée un moyen facile de se tirer d'un mauvais pas en ne payant que quelques sous dans le dollar, etc., etc., (c'est-à-dire les banqueroutiers, les falsificateurs et autres pêcheurs publics non absolument désignés dans les canons ecclésiastiques et presque toujours insaisissables pour la justice civile : voir la page 5 et les quelques pages suivantes de ce mémoire). Le ciel préserve tout pays de cette plaie, ou le protége contre pareil fléau, vous diront les honnêtes gens ! Les traités ou les arrangements commerciaux dans ou avec un pays où cette espèce d'individus existe et continuera d'exister, resteront toujours faibles ou impuissants.

Il est convenable d'accorder complète liberté au commerce, aux industries, etc. " *Let commerce alone* " est

une excellente maxime, mais cette liberté doit aller jusqu'à une certaine limite, c'est-à-dire, qu'elle doit être bornée par une législation impartiale. Il n'est pas convenable d'espérer que les masses ouvrières, par exemple, puissent arriver à comprendre ce qu'elles ne peuvent pas comprendre par elles-mêmes, c'est-à-dire, leur véritable intérêt, collectif et individuel. Il y a toujours ce que j'appelle les spéculateurs des masses (des masses même dans les pays les plus avancés), qui, petit à petit, parviennent à se convertir en mandarins ou dictateurs de ces masses ; ce sont en réalité des autocrates qui, commençant bien souvent par exiger et obtenir même des avances, soit directement, soit indirectement, finissent par accaparer le pouvoir ou l'argent, ou encore tous les deux à la fois. Plutôt que le libre-échange contre quelques douzaines ou quelques centaines de ces spéculateurs *si dévoués*, les protectionnistes disent qu'il est préférable d'avoir la protection de la part d'un gouvernement composé d'hommes capables et animés de bonne foi et de bonne volonté ; ou plus particulièrement d'un tribunal supérieur de commerce composé d'hommes compétents et jouissant d'une indépendance complète et absolue : avec ce tribunal, moi (ou n'importe qui) à défaut,—je l'avoue en toute modestie et sincérité,—de toutes les qualités qu'il me faudrait pour cela, je voudrais m'engager à faire le bonheur de tout pays, en matière de finances. De toute façon, l'*antagonisme* sans merci des deux écoles a un effet mortel, et les victimes se trouvent précisément parmi les gens dont on veut ou l'on prétend vouloir faire le bonheur.

C'est un fait qu'en Angleterre on a doublé et presque triplé le revenu depuis qu'elle s'est proclamée libre-échangiste. Si on se laissait impressionner par ce résultat, on pourrait peut-être s'écrier : vive le libre-échange ! Mais, c'est aussi un fait établi que les Etats-

Unis, avec le drapeau de la protection depuis longtemps arboré, sont arrivés au résultat que le *Journal of Commerce*, de New-York, constate dans les lignes suivantes :

" Les Américains seront bientôt prêts, s'ils ne le sont pas déjà, à concourir pour l'honneur d'être le peuple le plus riche du monde. Ils se distinguent avec éclat dans l'arène et dépasseront bientôt la France et l'Angleterre. Il n'est pas de pays qui soit devenu riche * aussi rapidement depuis les vingt dernières années. Les trois derniers recensements des Etats-Unis donnent comme total (non certifié) des évaluations de la propriété foncière et personnelle, en excluant la propriété du gouvernement dans tous les états et territoires, les chiffres suivants :

1850.................	$ 7,135,780,228
1860........	16,159,616,068
1870.................	30,068,518,507

" Depuis 1850 jusqu'à 1860, la richesse des Etats-Unis a presque doublé.

" Si le progrès se fût continué dans la même proportion depuis 1870, le prochain recensement eût placé les Etats-Unis bien plus haut que la France, même en permettant à celle-ci de mettre en ligne de compte, dans l'estimation de ses propriétés nationales, ce que les Etats-Unis omettent. La baisse connue des valeurs aux Etats-Unis depuis ces dernières années, ne nous permet pas d'espérer que ce pays aura les devants en 1880. S'il ne prend pas cette position l'année prochaine, il la gagnera certainement dans un temps qui n'est pas éloigné."

D'après ce qui précède, si on se laissait aller à ses sentiments, on serait tenté de dire : Vive la protection !

Voici les raisons de ces faits contradictoires. Si on lit le tarif anglais, on ne peut pas dire que ce soit le produit du travail et des recherches de purs libres-échangistes ;

---

* Au moins en apparence ou pour le moment.

on y voit bien des droits, qui ont pour but d'augmenter le revenu ; mais ce sont au fond des droits protecteurs ni bien appliqués ni bien entendus dans leur essence, et qu'on décore, pour ne pas blesser des susceptibilités, du nom de droits de revenu. L'Espagne le sait mieux que toute autre nation, à cause des droits imposés sur ses vins.

D'un autre côté, si l'on possède et si l'on parcourt les ouvrages des relations commerciales et étrangères des Etats-Unis, il est impossible de dire que ce sont des protectionnistes pur sang qui ont dirigé les destinées de cette république.

En résumé, l'Angleterre, tout en se disant libre-échangiste, a toujours essayé d'user elle-même, quand elle l'a pu, du droit de libre-échange, mais a empêché, quand cela lui a convenu, les autres nations d'obtenir dans ses relations avec elle les bénéfices de ce système fiscal ; et les Etats-Unis, tout en se montrant protectionnistes, se protégent eux-mêmes, mais l'*Oncle Sam* se conduit comme libre-échangiste quand il s'agit d'entrer chez les autres avec ses marchandises. Le Canada peut en dire quelque chose à propos des sucres, des grains *, des meubles, etc.

---

* J'ai déjà parlé des sucres dans ce mémoire. Voyons maintenant le grain. Le *Mail*, de Toronto, dit :

" D'après les rapports du commerce du Canada pour l'année fiscale 1877-78, voici la quantité de grain américain entrée *franco* dans Ontario pour consommation domestique :

	Boisseaux.	*Valeur.*
Orge perlée	283,685	$ 123,256
Avoine	2,079,884	620,628
Seigle	146,545	77,167
Blé	4,490,109	5,177,265
Total	7,000,223	$5,998,316

" En d'autres termes, le Canada a reçu *franco* de ses cousins les Américains, pour une valeur d'une piastre et demie de produits de ferme (que le Canada produit ou peut facilement produire en quantité plus que suffisante) par tête de la population. "

L'Angleterre et les Etats-Unis, partis de deux points diamétralement opposés, ont suivi—quoiqu'avec des chances diverses, comme on le verra clairement par après—leur politique financière tous deux en usant de la protection pour ce qui leur convenait, ou du libre-échange pour ce qui leur était avantageux ; c'est-à-dire que les divers directeurs des finances de ces deux pays anglo-saxons, sont allés sur les bords du Léthé, et, après avoir bu de l'eau du fleuve mythologique, ont oublié tout compromis, soit de parti politique, soit d'école économique ; ils sont arrivés à n'être que des financiers. Ils n'ont eu exclusivement en vue que l'intérêt national. C'est fort patriotique, mais les effets de cette politique ont été fâcheux pour bon nombre de pays avec lesquels ces deux puissances étaient en relations d'affaires.

A propos, un mot des relations commerciales entre l'Angleterre et les Etats-Unis ; et faisons la comparaison des résultats en mettant des chiffres en regard et en les livrant au jugement public. Libre-échangistes et protectionnistes, s'ils sont de bonne foi les uns les autres, diront que s'il est vrai que l'Angleterre a, comme je l'ai dit avant, plus que triplé son revenu, non-seulement elle a perdu dans son commerce avec les Etats-Unis, tous les avantages qu'elle avait, mais aussi que ces avantages se sont tournés en désavantages trois fois et presque quatre fois plus considérables ; et qu'il est vrai aussi que, depuis quarante ans—depuis l'époque dont je parle dans mon mémoire II, page 7,—son commerce a diminué d'une manière insensible au début, mais progressive, et qu'elle fait aujourd'hui réellement plus la banque que le commerce ; ce qui lui permet de se payer le luxe de se proclamer libre-échangiste. Ils conviendront que les Etats-Unis protectionnistes ont envahi le marché anglais, et paraissent être riches et avoir la main

heureuse, financièrement parlant; tandisque l'Angleterre libre-échangiste semble se trouver actuellement dans une position moins satisfaisante. Mais il ne faut pas toujours juger d'après les résultats, parce que l'Angleterre est un vieux pays, qui exploite depuis longtemps les ressources qu'elle a à sa disposition, pendant que les Etats-Unis, pays nouveau relativement, ont à chaque instant des ressources nouvelles et considérables à exploiter.

Plaise à Dieu que l'Angleterre ne regrette pas dans son cœur, ou n'ait pas à regretter dans l'avenir de ne pas avoir tenu compte ou d'avoir oublié le conseil que, en 1766, il y a plus d'un siècle, lui donnait un de ses plus grands savants dans un ouvrage volumineux, sans doute le meilleur du genre qui ait paru dans le temps !

Voici ce conseil, au pied de la lettre :

" L'ACCROISSEMENT DE LA RICHESSE, DE L'ÉCLAT ET DE LA PUISSANCE DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DE L'IRLANDE, DÉPEND PLUS DE L'EXPORTATION CONSIDÉRABLE EN VALEUR DE SES PRODUITS INDIGÈNES ET INDUSTRIELS, QUE DE L'IMPORTATION DANS LE PAYS D'ARTICLES UTILES DE L'ÉTRANGER."

Puisque je reproduis ce conseil, je ne peux pas m'empêcher de faire connaître, sous forme d'extraits, plusieurs autres maximes contenues dans cet ouvrage assez vieux et aujourd'hui très-rare du même écrivain anglais.

I. L'accroissement du trafic et de la navigation dépend grandement non-seulement du développement de l'agriculture, mais aussi du travail manuel et artistique de toute sorte, qui améliore et perfectionne les vieux produits industriels, et qui amène la découverte de négoces nouveaux, de nouvelles industries ; ce progrès alors permet au moins de marcher de pair, sous le rapport de la richesse et de la force, avec les autres nations, si on ne peut pas les dépasser.

II. Le maintien constant du trafic et de la marine dépend beaucoup du jugement, de l'habileté honnête et de l'adresse des marchands et négociants en général.

III. La prospérité constante du commerce et de la navigation dépend grandement des connaissances que l'on en a ; et les agents officiels à l'étranger doivent avoir à leur disposition, et en faire constamment part à leurs gouvernements, les renseignements sur les affaires commerciales, industrielles, etc., les plus propres à servir les intérêts des deux pays, suivant les époques et les événements.

IV. La science pratique et les services de ces agents officiels, et la connaissance politique du commerce et des industries, etc., doivent leur procurer, autant que d'autres sciences et connaissances, de grands biens, de grands honneurs et de hautes dignités.

V. La prospérité constante du commerce et de la marine dépend beaucoup de la capacité d'un pays à expédier sur le marché étranger ses produits à aussi bon marché et d'aussi bonne qualité que peuvent le faire les autres pays.

VI. La prospérité constante du commerce et de la marine dépend extrêmement de la suppression de la contrebande, contrefaçon, falsification, banqueroute frauduleuse, faux manifestes, occultations, évaluations mensongères, etc. Voir mon mémoire I, pages 10 à 13, 44, 67 à 78 ; mémoire II, pages 5, 12, 16, 17, 55 à 57, 79 à 82 ; mémoire III, pages 4 à 15).

VII. La prospérité constante du commerce et de la marine dépend grandement de l'accroissement du commerce d'une nation à son maximum, entre toutes ses provinces, soit continentales, soit d'outre-mer.

VIII. La prospérité constante du commerce et de la marine dépend notablement des restrictions que l'on peut opposer aux contre-traités, aux mesures injusti-

tifiables et aux empiètements des autres nations dans le commerce et dans les relations avec les provinces d'outre-mer.

IX. La prospérité constante du commerce et de la marine dépend assez du maintien d'une force navale capable de se faire respecter des autres puissances et de les empêcher de causer du tort.

X. La prospérité constante des provinces d'outre-mer dépend grandement des mesures que l'on prend pour éviter toute surprise de quelque expédition flibustière et les sauvegarder des intrigues directes ou indirectes de toute autre nation.

XI. La prospérité constante du commerce et de la marine dépend beaucoup du fait de ne jamais commettre la faiblesse de traiter de bonne foi (et de mauvaise foi, naturellement, non plus) avec une nation ennemie, ni d'encourager des relations commerciales avec cette nation, même avec la perspective d'avantages immédiats.

XII. Finalement et en général, les nations comme les individus n'arrivent à une constante prospérité, à une véritable aisance, que par le travail, l'énergie et l'honnêteté.

Je disais un peu plus haut qu'il ne faut pas toujours juger d'après les résultats. Par exemple, la dépression en Angleterre n'est pas si énorme qu'il le semble, ni la prospérité aux Etats-Unis aussi immense qu'il le paraît. Enfin, il y aurait certainement ici tout un in-folio à écrire sur l'étude non-seulement des résultats, mais aussi des causes ; cependant l'espace et l'occasion ne me le permettent pas. Toutefois, je ne puis m'empêcher de faire cette remarque : c'est que les mesures qui n'ont pour but que d'augmenter le revenu douanier, (sans être le résultat d'une politique financière non absolue, mais bien entendue), ne produisent jamais

rien de bon ni pour le revenu ni pour le pays, parce que les gens trouvent toujours mille moyens d'éviter le paiement des droits imposés, etc., tandis que le pays et chaque classe de la société sont intéressés à faciliter l'établissement de mesures économiques vraiment sages.

Tant il est constamment vrai de dire que " LA SAGESSE, L'EXPÉRIENCE ET L'HONÊTETÉ, CONSTITUENT TOUJOURS LA MEILLEURE POLITIQUE " *. Il faut invariablement revenir, coûte que coûte, à ces vieilles vérités qu'on oublie trop souvent pour un intérêt passager et qu'on ne devrait jamais oublier un seul instant.

On doit avouer que l'on ne trouverait pas foule de gens dans la race latine, naturellement passionnée, qui se dépouilleraient aussi facilement que les messieurs dont je parle dans une des pages précédentes, de tout compromis, de toute passion ; mais comme les hommes d'état anglo-saxons ont plus de patriotisme que de justice, ils n'obtiennent guère ces avantages pour leur pays sans causer une perte correspondante à d'autres pays. Par conséquent, il faut espérer qu'il y aura encore un pas de fait vers la perfection, soit par la race latine, soit par la race anglo-saxonne. Ce pas consiste dans l'intérêt national bien entendu, sans acte d'injustice envers les autres. LA SOLUTION DE CE PROBLÈME EST LE TRAITÉ DE RÉCIPROCITÉ FAIT A PROPOS ET HONNÊTEMENT.

Au sujet de ces engagements internationaux, je rappellerai qu'au bon vieux temps, les traités, les compromis, les contrats que l'on faisait, rédigés et comme coulés tout d'une pièce, étaient d'ordinaire de longue durée. Le monde n'avait pas fait alors les étonnants progrès qu'il a accomplis aujourd'hui ; on montait en diligence et l'on arrivait de même ; on agissait lentement, mais bien, et pour longtemps. Cela se voit surtout dans les

---

* *Vide* mon ouvrage intitulé : " Eléments du crédit public et privé avec les solides doctrines de Hennet."

engagements d'un ordre inférieur à celui des traités, compromis, etc. ; par exemple, les contrats entre vifs qui liaient parfois toute une série de générations et qu'on observait religieusement. Depuis lors, plusieurs mondes dont l'existence était enveloppée dans un voile de mystère presqu'impénétrable, ont été découverts ; deux forces physiques latentes ont révélé aux hommes des merveilles prodigieuses, et révolutionné de fond en comble le vieil état de choses. Aujourd'hui tout marche à la vapeur et à l'électricité ; par suite des conditions de la vie, les affaires se trouvent énormément modifiées, et se ressentent profondément de tant de métamorphoses successives. A comparer l'époque actuelle à l'ancienne, on est tenté d'accorder ses suffrages à la première ; on a probablement raison ; car il faut bien remarquer ceci, c'est que si les conditions de la vie et des affaires ont gagné en rapidité et en apparence, elles ont d'un autre côté perdu beaucoup de leur vieille stabilité. Il s'ensuit donc que les compromis et même les traités, suivant la marche rapide des événements, doivent être de courte durée, car, pour les raisons susdites, on pense souvent à les " dénoncer. "

J'ai fait remarquer, quelques pages en arrière, que le Dr. Fortin avait demandé, selon sa promesse, l'entrée des mélasses en franchise au Canada ; on a recherché aussi la même faveur pour certains autres produits.. Une partie au moins du Canada espère que, sous ce rapport, la politique financière de ce pays sera inspirée par la plus grande sagesse et le patriotisme le plus élevé, quoique, comme je l'ai dit, l'on ne puisse pas s'attendre, même après les changements survenus dernièrement dans l'opinion publique, que les effets de ce revirement d'opinion prennent de suite une forme tangible et pratique, mais qu'ils se produiront peu à peu. Il ne faut donc pas espérer que toutes les réductions de droits dont on

parle s'accomplissent. Et puisque j'en suis arrivé à ce sujet, je dirai que le tarif d'Espagne admet libres de droit les effets que j'énumère ci-après :

1. Eaux minérales (les caisses exceptées).
2. Arbres, jets ou plants de vigne. *
3. Chaux (protoxide de calcium).
4. Herbes ou collections de plantes (scientifiques).
5. Minéraux, en collections pour servir à l'étude.
6. Minerai de cuivre.
7. " d'or.
8. " de platine.
9. Modèles de toutes sortes, en petites pièces.
10. Sulfate de chaux.

Les ports des îles Canaries et Baléares sont des ports libres pour tous les produits étrangers.

Il y a aussi les exemptions usuelles accordées aux représentants étrangers, etc., lesquelles exemptions sont aussi faites au Canada.

Quant aux articles admis sans droits imposés par le tarif canadien, puisqu'il semble probable que ce tarif doit être changé dans quelques jours, je le donnerai tel qu'amendé aussitôt qu'il paraîtra ; et s'il ne subit aucun changement, avant que j'aie achevé la publication de ces notes, j'y insèrerai le tarif canadien en force dans ce moment.

---

* Il y a aujourd'hui des prohibitions *temporaires* sur ces articles pour prévenir l'introduction des insectes connus sous les noms de *phylloxera* et *doryphora*. Voici en abrégé les résolutions adoptées à ce sujet par le gouvernement espagnol : L'importation des objets suivants dans la péninsule et les îles adjacentes, Baléares et Canaries, est strictement défendue, savoir : les vignes, ceps, jets, rejetons, boutures ou plantes du genre *cissus* et *ampelopsis*, ainsi que les pommes de terre et les boutures, pelures ou les restes d'icelles, provenant d'aucune partie de l'Amérique, et dans le cas où des vignes et des végétaux comme susdit, seraient introduits subrepticement, les officiers de la douane du gouvernement espagnol détruiront immédiatement ces plantes ou racines, ainsi que les sacs, boîtes ou emballages qui les contiennent.

Je reprends maintenant la suite de mes observations sur les produits du Canada.

Le Canada, comme je l'ai dit dans mon mémoire II, possède de grandes richesses. On dirait que la nature, après lui avoir donné un climat des plus rigoureux, a voulu lui faire amende honorable en le comblant de quelques-uns de ses dons les plus fructueux. A ce sujet, je me propose de dire quelques mots sur l'une des plus importantes ressources de ce pays, et avec d'autant plus de raison que je sais que mon propre pays peut en retirer des avantages. Je veux parler des pêcheries du Canada. Depuis plus d'un siècle tous en reconnaissent l'importance, et j'éprouve un vrai plaisir à reproduire ce qu'un député canadien, très-bien renseigné, et auquel j'ai déjà eu occasion de rendre justice dans ces notes, écrit sur ce point. Voici ses propres paroles :

" J'ai l'honneur de représenter un comté qui n'a pas moins de 365 milles de côtes maritimes le long desquelles se trouvent des pêcheries excellentes et de toutes sortes.

" Je donne un état indiquant l'étendue de côtes maritimes de chacune des provinces suivantes, à savoir :

	Milles géographiques.
Province de Québec :	
Côtes maritimes..............................	1,320
Nouveau-Brunswick	455
Ile Prince-Edouard........................	325
Nouvelle-Ecosse..............................	1,060
Total pour les provinces du Canada...	3,160

" Ces chiffres ont été tirés des cartes de l'amirauté, préparées par M. Gauvin, arpenteur provincial, et M. Genest, employé au département des terres de la Couronne de la Province de Québec.

" Cependant, si je ne consultais que ces états, sans plus de renseignements, je pourrais m'exposer à ce que l'on se trompât sur la mesure dans laquelle chaque province est intéressée au traité de Washington.

" On se rappellera que, par le traité de 1784, entre l'Angleterre et les Etats-Unis, le gouvernement américain acquit le droit de pêche sur toutes les côtes maritimes des provinces anglaises de l'Amérique du Nord.

" Cependant, par la convention de 1818, on fit un nouvel arrangement, et les droits des pêcheurs américains furent restreints aux limites suivantes :

" 1o. Cette partie de la côte du Labrador qui s'étend du Mont-Joli à l'est jusqu'au Cap-Charles, et de là au nord jusqu'au Cap-Chudleigh, point sud du détroit d'Hudson.

" 2o. Les côtes des îles Magdeleine *.

" Par la même convention, les Etats-Unis perdirent le droit de pêche sur les autres côtes de la Province de Québec et de Terreneuve, ou sur les côtes des autres provinces, c'est-à-dire, le Nouveau-Brunswick, l'île Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse.

" Il s'en suit donc que de ses 1,320 milles de côtes maritimes, la Province de Québec avait déjà perdu avant le traité de Washington, en ce qui regarde ses droits exclusifs, 335 milles, c'est-à-dire, 220 milles de Mont-Joli à Blanc-Sablon, et 115 milles autour des îles Magdeleine. Nous devons aussi déduire une étendue de 65 milles de Bersimis à la Pointe-des-Monts, et de 75 milles du Bic à Cap-Chatte. Ces côtes sont en deçà de la limite extérieure du fleuve St.-Laurent, où toutes les eaux sont réservées exclusivement aux pêcheurs anglais, et par conséquent exclues des droits communs de pêche, suivant la décision des commissaires nommés en vertu du traité de réciprocité de 1854 ; on a aussi adopté cette limite dans le traité de Washington, Ce qui fait donc en tout 475 milles à déduire.

" Les Etats-Unis ont par conséquent acquis par le traité

* Il y a une troisième clause qui se rapporte à Terreneuve.

El. G. de P-R.

de Washington le droit de pêcher sur l'étendue suivante dans quatre provinces du Canada.

		Milles.
Dans la province de Québec		855
" " "	du Nouveau-Brunswick.	455
" " "	Ile Prince-Edouard	325
" " "	Nouvelle-Ecosse	1,060
Total par tout le Canada		2,695

" Mais toutes ces côtes sont loin d'être égales en valeur productive. Tout le monde admet, néanmoins, que c'est dans le golfe St.-Laurent, ou la baie St.-Laurent, comme les américains l'appellent, que se trouvent les meilleures pêcheries de grèves pour la morue, le hareng, le maquereau, et plusieurs autres espèces de poisson."

Le gouvernement canadien a sept établissements de pisciculture aux endroits suivants : Newcastle, Ontario ; Sandwich, Ontario ; Tadousac, Québec ; Bassin de Gaspé, Québec ; Ristigouche, Québec ; Bedford, Nouvelle-Ecosse ; et Miramichi, Nouveau-Brunswick *.

Il est satisfaisant de pouvoir dire que les pêcheries canadiennes s'améliorent toujours. Leurs produits de l'année dernière se comparent favorablement avec ceux de l'année précédente. En 1877, ils ont été évalués à $12,029,957, et en 1878 à $13,373,486, ce qui fait une augmentation de presqu'un million et demi de dollars. L'augmentation a eu lieu surtout dans les pêcheries du maquereau, du saumon et du homard. Les états compilés d'après les rapports de commerce démontrent que la valeur du poisson exporté a été en 1878, de $6,296,366, contre $5,874,360 en 1877 ; augmentation, $1,055,006 en faveur de l'année dernière. La

* J'extrais ces nouveaux renseignements et ceux des trois pages suivantes d'un journal de Montréal.

valeur du poisson importé au Canada, et entré pour consommation domestique, a été de $1,300,486, contre $1,360,350 en 1877 ; diminution, $66,882.

Le Canada a exporté aux pays suivants :

PAYS.	1874	1875	1876	1877	1878
Grande-Bretagne.............	$ 700,256	$ 652,870	$ 687,312	$ 808,330	$1,085,088
Etats-Unis....................	1,616,663	1,644,828	1,475,330	1,317,917	2,392,217
Indes occidentales anglaises..	1,200,988	1,493,530	1,348,637	1,633,868	1,426,490
" " espagnoles.	687,428	728,299	825,287	958,850	841,193
" " françaises.	225,506	240,841	239,724	143,801	223,237
Amérique du sud............	238,347	208,921	297,609	338,734	381,415

Comme on le verra, les Etats-Unis sont les meilleures pratiques du Canada; chez eux, le Canada a exporté de la morue sèche pour $277,472 ; hareng, $159,980 ; homard, $181,926 ; saumon frais, en canistres et mariné, $531,266 ; maquereau, $843,733. La Grande-Bretagne a acheté surtout le homard, et en a pris pour $780,564 en 1878. L'exportation aux Indes occidentales anglaises consiste en hareng, $190,829, et morue sèche salée, $1,084,176. Les Indes occidentales espagnoles et françaises bornent aussi leurs importations presqu'absolument à la morue sèche.

Le tableau suivant démontrera la proportion dans laquelle les différentes variétés de poisson sont choisies par les consommateurs étrangers de poisson canadien :

ESPÈCES DE POISSON.	Valeur. Exporté. 1878.	Pour cent. 1878.	Valeur. Exporté. 1877.	Pour cent. 1877.	Valeur. Exporté. 1876.	Pour cent. 1876.
Morue....................	$3,192,806	46.08	$3,390,000	57.7	$3,040,000	55.2
Maquereau..............	1,043,495	15.06	659,000	11.2	747,000	13.6
Homard..................	966,689	13.94	669,000	11.4	571,000	10.4
Hareng....................	496,233	7.16	606,000	10.5	595,000	10.8
Saumon	670,728	9.66	271,000	4.6	222,000	4.
Autres poissons.........	363,838	5.24	135,000	2.	124,000	2.
Huile	131,680	1.90	121,000	2.3	202,000	4.
Peaux de loup-marin..	63,947	.96	23,000	0.3		
Total.....	$6,929,366	100.	$5,874,000	100.	$5,501,000	100.

La valeur du poisson importé au Canada pendant l'année 1878 a été de $1,240,930, dont $599,614 des Etats-Unis et $647,316 d'autres pays. Terreneuve a exporté au Canada du poisson et de l'huile de poisson pour une valeur de $619,249. L'importation faite des Etats-Unis a consisté surtout en morue.

La quantité de jeunes poissons distribués aux diverses rivières du Canada au printemps de 1879 et provenant de l'éclosion de 1878, a été comme suit :

ÉTABLISSEMENTS.	Saumon.	Truite de mer et de rivière.	Poisson blanc.	Truite saumonée.
Newcastle, Ontario, lac Ontario, saumon......	600,000	20,000	1,300,000	650,000
Newcastle, Ontario, Californie, do	35,000	....	....	....
Sandwich, Ontario...........................	....	....	20,440,000	....
Gaspé, Québec................................	750,000	....	....	....
Tadousac, Québec.............................	707,000	....	....	....
Ristigouche, Québec..........................	1,015,000	....	....	....
Bedford, Nouvelle-Ecosse.....................	1,404,000	....	160,000	....
Miramichi, Nouveau-Brunswick..................	665,000	....	....	8,000
Total....................	5,176,000	20,000	21,900,000	658,000

Le nombre total de jeunes poissons distribués pendant le printemps de 1877, et provenant de l'éclosion de 1876, a été de 13,486,900, répartis comme suit : saumon, 5,515,000; truite saumonnée, 24,000; poisson blanc, 7,950,000. Il y eu a par conséquent, l'an dernier, une augmentation de 19,804,000 dans la distribution du frétin dans les rivières.*

Le nombre d'œufs de poisson fécondés qui ont été

* Avec cela, il n'y aurait qu'à suivre le conseil de Dame Juliana Bernes, (écrivain anglais du 15e siècle), que je trouve dans une vieille revue: "*And whan ye have a suffycyent mese ye sholde covet no more at that tyme; which be occasyon to dystroye your owne dysportes and other mennys also.*"—El. C. de P-R.

déposés dans les divers établissements de pisciculture, à l'automne de 1878, a été :

Etablissements.	Saumon.	Truite saumonnée.	Truite tachetée.	Poisson blanc.
Newcastle, Ont. — lac Ontario, saumon.	856,000	....	144,000	1,000,000
Newcastle, Ont. — Californie do.........	....	1,840,040	....	....
Sandwich do..........................	1,000	....	....	....
Gaspé, Québec.....................	....	....	....	15,000,000
Tadousac, Québec.....................	1,650,000	....	....	....
Ristigouche do........................	1,375,000	....	....	....
Bedford, Nouvelle-Ecosse...........	1,560,000	....	25,000	....
Miramichi, Nouveau-Brunswick..	2,500,000	....	....	....
	1,000,000	....	....	....
Total	8,942,000	1,840,000	169,000	16,000,000

Durant l'automne de 1877, on a distribué aux divers établissements de pisciculture, 38,000,000 d'œufs, dans les proportions suivantes par espèces : saumon, 6,350,000; truite de mer et de rivière, 150,000 ; poisson blanc, 31,000,000 ; truite saumonnée, 1,300,000.

La quantité de saumons pris à la ligne en 1878, s'élève à 2,684, à peu près le même nombre que l'année précédente. Quelques-uns des meilleurs endroits, tels que : Natasquouan, St.-Jean et Romaine, n'ont pas été fréquentés par les pêcheurs, et d'autres tels que Mingan, Kegasco, etc., ne l'ont été que partiellement.

Les chiffres publiés ci-haut démontrent que le Canada, outre les pêcheries, qu'on pourrait appeler " pêcheries d'étape, " en possède d'autres d'une grande richesse, qu'on pourrait appeler " pêcheries de fantaisie, " surtout celles du homard. A ce propos, un des plus distingués

écrivains du Canada, M. Faucher de St. Maurice, nous dit : " Le homard est une des principales ressources des côtes de la Baie des Chaleurs, mais, comme toutes les richesses mises entre les mains d'enfants prodigues, la pêche de ce crustacé est exploitée sans aucune précaution, et le temps est proche où il faudra prendre ici les mesures dont il a fallu se servir dans l'état du Maine.

" Pendant longtemps cet excellent crustacé était en si grande abondance dans la Baie des Chaleurs, qu'on avait pris l'habitude de ne manger que la chair de la queue et des pinces, et de destiner le reste à faire des engrais. C'eût été perdre son temps que de chercher à tirer parti de la carapace. En face d'une pareille consommation, il ne faut pas être surpris de la diminution du homard et de sa petitesse."

On espère généralement que le gouvernement du Canada donnera son attention à la conservation des crustacés, comme il paraît décidé à le faire pour les autres produits des pêcheries du pays.

A propos du saumon et du homard et surtout de ce crustacé, je réfère au petit rapport sur la Baie des Chaleurs et Port Daniel, que j'ai eu l'honneur d'adresser au ministère des affaires étrangères à Madrid en décembre 1878. Je disais entr'autres choses : " Au sujet de cette question, il y a un point sur lequel les Canadiens ne peuvent pas être d'accord avec les gens de la république voisine, savoir : " *que les Américains fassent passer les délicieux saumons et homards canadiens comme produits de pêche des Etats-Unis* "—ce sont là les paroles de M. LeMoine *, " *en s'accaparant les marques spéciales de fabriques et certaines étiquettes imprimées sur chaque canistre ; ces étiquettes parlent d'elles-mêmes :* HOMARDS DE BAIE, ETATS-UNIS D'AMÉ-

---

* Président autrefois et réélu dernièrement comme tel par la Société Littéraire et Historique de Québec, auteur de *Maple Leaves*, de *Quebec, Past and Present*, etc.

RIQUE. *A l'extérieur de chaque canistre, on voit les mots* PORT DANIEL, *mais simplement comme marque particulière de la fabrique qui prépare le homard canadien.*"

Parmi les mille et une notes que j'ai recueillies çà et là, je retrouve ce qui suit dans un écrit très-bien rédigé par M. Caldwell Ashworth : "On a entendu parler," dit-il, "et l'on est au fait des riches pêcheries de saumon qui abondent dans les rivières qui sont sous la tutelle du gouvernement et se déchargent dans le Saint-Laurent, depuis l'extrémité du golfe au levant jusqu'à la rivière Jacques-Cartier, qui se jette dans le grand fleuve Saint-Laurent, à vingt-sept milles à l'ouest de la ville de Québec. Contrairement au saumon ordinaire, *salmo salar*, de la côte du Pacifique, qui reste indifférent à la mouche et qui, comparé au saumon écossais ou canadien, est grossier et d'une classe inférieure, le saumon canadien offre au sportman l'occasion de faire une pêche intéressante ; son poids est quelquefois de 42 livres.

"La morue, l'orgueil des pêcheries, autrefois, si nous devons en croire Shakepeare, qui dit dans *Othello :*

> She that in wisdom never was so frail
> To change the cod's head for the salmon's tail.

la merluche, l'éperlan, le hareng, le flétan, la petite morue (un peu plus grosse que l'éperlan et pourvue d'une épine dorsale triangulaire), se trouvent en grande quantité au Canada ; et l'on y prend aussi tous les poissons d'eau douce qu'il y a dans la Grande-Bretagne, et surtout le bar en quantité ; on pêche des éturgeons pesant quelquefois cent livres ; le maskinongé, surnommé le tigre du poisson d'eau douce ; le *tuladie*, qui pèse jusqu'à 28 livres ; la truite saumonnée qui atteint le poids de 50 livres ; et aussi, dans les lacs, le poisson le plus délicat et le plus exquis de tous les poissons d'eau douce, le poisson blanc. Chose singulière, à l'ex-

ception du carrelet, on ne trouve ni au Canada ni aux Etats-Unis, le turbot, la sole, la plie, ni aucun des poissons plats que l'on pêche dans les eaux autour des Iles Britanniques.

"Sur les côtes, le homard, les huîtres et d'autres crustacés, se trouvent en quantités innombrables, absolument *comme les feuilles dans Vallambrosse.*

"Pour en arriver à une évaluation définie de l'étendue et de la valeur des pêcheries, il est nécessaire de savoir le rendement de l'année dernière. On porte sa valeur à £2,400,000. Sur le tout, il y en a bien eu pour une moitié en valeur consistant en poisson mariné en canistres, consommé dans le pays et exporté à l'étranger. On a exporté ainsi 60,000 canistres de maquereau, 10,000,000 de canistres de homards et plus de 3,000,000 de canistres de saumon.

"C'est là, et l'on attire l'attention sur ce fait, ce qu'a été le rendement des pêcheries du Canada seulement ; on ne parle pas de pêcheries magnifiques de Terreneuve qui ne fait pas encore partie du Canada."

Les Espagnols ne seront pas fâchés d'apprendre le fait historique que je retrouve consigné dans mes notes. Ce fait historique est celui-ci, que les Basques ont été les premiers étrangers qui soient allés faire la pêche au Canada. Ils ont même laissé leur nom à un port, en bas de Québec, sur le Saint-Laurent, désigné comme suit : "Port-aux-Basques" ; c'est le plus loin qu'ils aient poussé.

Il sera peut être aussi intéressant de savoir que,—je retrouve aussi ce fait dans mes notes,—en 1633, un navire, le *Trial*, laissa le continent américain pour le port espagnol de Bilbao, avec une cargaison de morue et maquereau. Ce navire retourna en Amérique avec une magnifique cargaison de fruits, vins, huile, etc.

La pêche du poisson se fait quelquefois d'une ma-

nière indue au Canada ; plusieurs modes de pêche sont autorisés pour certaines espèces de poisson, mais sont interdits pour d'autres. Par exemple, on pêche la merluche à la *seine*, mais non le maquereau, le hareng, etc. Cependant les pêcheurs ne se gênent pas pour prendre le maquereau à la *seine* ; il existe pourtant des lois rigoureuses contre cet abus ; mais, comme le pays est grand, les auteurs de ces méfaits peuvent échapper quelquefois assez facilement à la surveillance des garde-pêches ; c'est comme cela qu'il se détruit chaque année une quantité énorme de poisson en pure perte. Les pêcheurs *à la seine* font tort à la pêche : 1° en effarouchant le poisson et en le chassant ; 2° en prenant le gros poisson et le menu frétin indifféremment ; le frétin ne servant à rien, les pêcheurs le détruisent en le laissant pourrir sur les grèves ; c'est évidemment un procédé défectueux que la pêche *à la seine* dans ces cas là ; la ligne et l'hamecon, s'ils sont plus lents en besogne, sont moins désastreux que la *seine ;* le menu frétin a alors la chance de grandir et de prendre des qualités supérieures.

Les *ichthyologistes* sont aujourd'hui encore peu fixés sur les effets que peuvent avoir certains procédés sur le poisson ; mais on a constaté, dans le cas de l'éperlan, par exemple, que ce poisson a disparu lorsqu'on le pêchait *à la seine* et qu'il a reparu en masses lorsqu'elle a été interdite. Il est presque inutile de dire que les habitudes des poissons diffèrent beaucoup entr'elles.

On comprend que, dans un ouvrage comme celui-ci, où les sujets se multiplient vastes et sans nombre sous la plume, il est impossible d'entrer dans les détails de toutes les questions. Il y aurait énormément à dire sur les pêcheries du Canada et spécialement sur celles de Terreneuve et sur la question qui s'est agitée entre les Etats-Unis, l'Angleterre et la France ; j'ai même des notes très-étendues et très-intéressantes sur tous ces points ;

mais je me contente de tirer de grandes lignes, de faire une esquisse à grands traits, de donner les contours, sans estomper tel ou tel point plus particulièrement, ni accentuer telle ou telle couleur, ce qui certainement complèterait le tableau, mais n'est pas indispensable pour l'intelligence suffisante du sujet dans ce cas-ci.

De la plaine liquide, je saute sur la terre ferme, des êtres organisés à nageoires, dont on immole une grande quantité chaque année pour la table, surtout durant les jours de jeûne et de pénitence, je passe aux animaux de ferme, aux ruminants, toujours décimés eux aussi pour sustenter, selon le cas, la faim, la gourmandise ou la voracité de l'homme.

Le commerce de bestiaux au Canada, n'est pas bien âgé ; mais on espère que dans quelques années l'élevage et le trafic du bétail sera l'une des ressources vitales du Canada ; le cultivateur en sera alors le bénéficiaire direct. Le pays se trouve dans les conditions les plus favorables pour l'élevage ; on y rencontre à droite et à gauche de vastes et riches pâturages, au milieu ou à portée des centres colonisés.

On peut donc en conclure que, dans peu d'années, le commerce du bétail occupera une place marquante, énorme même relativement, dans les statistiques commerciales du pays. Si ce commerce subit une dépression une année ou l'autre, ce sera dû à l'enthousiasme extrême, à la fièvre qui s'est emparé du monde des marchands et spéculateurs qui se jettent en masse dans cette branche de spéculation. A part de cela tout au Canada conspire en faveur de cette branche de commerce d'exportation. Les animaux de ferme y sont en quantité, et il résulte de leur croisement avec des races supérieures des produits magnifiques sous tous les rapports et fort appréciés sur le marché anglais ; la preuve la plus évidente de ce que j'avance

se trouve dans le succès extraordinaire qui a salué à son début le commerce d'exportation de bestiaux canadiens.

L'étendue du Canada est considérable, j'ai eu occasion d'en parler dans ce mémoire. De par le pays, s'il y a d'immenses territoires où le grain vient, comme on dit ici, à pleines clôtures, il y a aussi de vastes étendues de terrains dans les conditions les plus favorables à l'élevage d'énormes troupeaux de bêtes à cornes, moutons, etc. L'élevage, quoique supérieurement pratiqué en quelques endroits du pays, par exemple, dans les townships (*cantons*) de l'est, traversés par la voie ferrée du Grand-Tronc, est encore dans son enfance. La raison en est bien simple : outre l'insuffisance du marché canadien, il n'y avait pas, jusques encore il y a trois ans, de débouché pour les produits de l'élevage. C'est providentiellement que ce commerce d'exportation a été inauguré au Canada ; il est arrivé juste à point pour combler le déficit survenu dans le commerce d'exportation du bois qui, depuis quelques années, a beaucoup souffert.

Il paraîtrait—c'est une opinion qui peut être fondée—que l'on aurait abusé des immenses richesses forestières du Canada, ainsi que le fait remarquer M. LeVasseur, dans son précis historique de la construction des navires à Québec *. C'est un malheur ; on a peut-être cru les richesses forestières du Canada inépuisables à raison de l'étendue illimitée du pays ; on a encombré le marché canadien, alors que sur les marchés étrangers on ne savait plus que faire du bois de construction, et ensuite il paraît qu'on a commis la faute, pour l'avenir, de ne pas remplacer les bois que l'on a coupés ; c'est-à-dire qu'on ne se serait pas occupé, en dépit même des avis les plus sages et les plus patriotiques, d'une chose capitale : le reboisement des forêts.

---

* Voir mon mémoire II, page 18.

Donc, au moment où le commerce d'exportation du bois s'est trouvé en souffrance, de suite le commerce d'exportation des animaux est venu à la rescousse. Comme je considère cette question d'une extrême importance pour le Canada et pour l'Espagne, j'ai tâché de me procurer tous les renseignements les plus utiles qui peuvent contribuer à la faire connaître et apprécier.

Notes du Lieutenant-Colonel Turnbull sur le commerce d'exportation des bestiaux canadiens *.

Il y a trois ou quatre ans, quelques Canadiens entreprenants risquèrent des capitaux dans l'achat et l'expédition de bestiaux vivants ou dépécés en Angleterre, par steamers. En dépit de tous les frais nécessités pour l'exécution de cette tentative hardie, le bœuf canadien se vendit de suite sur le marché anglais avec bon bénéfice et à bien meilleur marché que le bœuf anglais ; naturellement, la concurrence fut très-fâcheuse pour les marchands anglais, qui firent des récriminations, mais sans résultat, vu que les animaux de boucherie canadiens étaient de meilleure qualité et se vendaient à un prix comparativement très-modeste. Il s'en est suivi que, depuis ce temps-là, le fret océanique, par les paquebots en dehors de ceux de la malle, a pris des proportions énormes. Aujourd'hui, les steamers des différentes compagnies transatlantiques, prennent à chaque voyage un chargement de 100 à 300 têtes de bétail, sans compter les porcs et les volailles, les denrées alimentaires comme le fromage, le beurre, les œufs, et, j'ajouterai, les céréales. Une variété de fret a remplacé une autre : le fret du bois de construction qui voit ses

* Le Lieutenant-Colonel avait eu la complaisance de m'adresser, il y a trois mois, les notes publiées ci-dessous ; ce dont je lui suis très-reconnaissant.

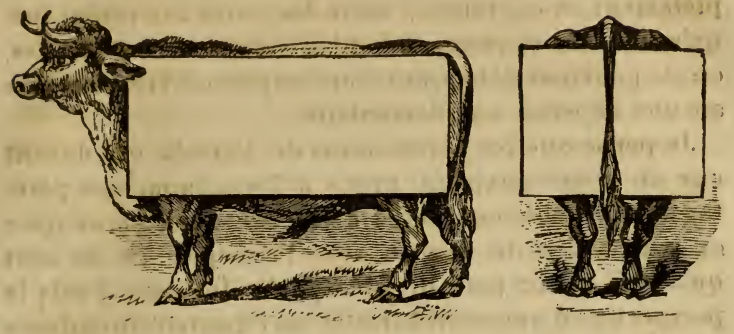
El. C. de P-R.

mauvais jours. Mais le nouveau fret ou mieux le nouveau commerce aura un effet bien plus considérable sur l'avenir du Canada, et sur l'exploitation de ses ressources.

Dans ces circonstances, on a trouvé nécessaire, au Canada, d'améliorer la production de la viande, et d'élever des animaux qui, sur une charpente ordinaire, peuvent offrir la plus grande quantité de viande possible. C'est pourquoi les sociétés d'agriculture, avec l'aide des gouvernements provinciaux, ont importé au Canada les meilleurs animaux de race, et entr'autres des animaux de la race *Durham* d'Angleterre, pour les croiser avec ceux du Canada. Il est résulté de là, qu'il n'y a pas longtemps, je l'ai vu dans les statistiques d'une cargaison de bestiaux expédiée de Montréal, la moyenne du poids des bœufs âgés d'un an était de 1400 lbs., de ceux âgés de 2 ans, de 1700 lbs., et enfin du reste de la bande, au-dessus de 2000 lbs. chacun. Je dois ajouter que l'été dernier, j'ai vu de superbes bœufs qui pesaient plus de 3000 lbs. chacun. Comme le prix du fret reste invariablement le même à bord des steamers océaniques, il s'ensuit que plus le bœuf a du poids, plus il y a de profit pour l'expéditeur. Le prix du fret par tête de bétail entre Québec et Liverpool, a été réduit à $15. Au Canada, on paie de 4 à 6 cts la lbs. le bœuf tel qu'il est, tandis que sur le marché de Liverpool, au débarcadère, il se paie environ le double ; ce qui offre une belle marge de profits, vu que les pertes qui arrivent dans le voyage représentent une moyenne de 2 pour cent, en mettant de côté une ou deux pertes totales remboursées en plein aux expéditeurs par les assureurs maritimes.

La forme de l'animal qu'on élève ici aujourd'hui, pour l'approvisionnement des marchés étrangers, rappelle un peu celle d'une boîte oblongue, plus la tête, les pattes et la queue ; c'est-à-dire que la charpente osseuse se voit

à peine, dissimulée profondément qu'elle est sous une masse de chair et de graisse.



Vue de côté. *Vue d'arrière.*

De sorte que, tout ce qui n'approche pas de ce type ne peut avoir de vogue sur le marché et ne vaut pas la peine d'être expédié par steamer à l'étranger.

Aujourd'hui, les agriculteurs de la province d'Ontario convertissent des milliers d'acres de terre en vastes pâturages. Ces étendues de terre restaient inexploitées, parce que la terre ne valait rien pour la culture du blé, et les agriculteurs les avaient abandonnées comme n'ayant pas la moindre valeur. De manière que, l'année prochaine, on peut s'attendre à voir augmenter considérablement l'exportation de bestiaux par steamers en Angleterre. Un seul homme, à Toronto, s'est engagé, par contrat, tout dernièrement, à fournir à une maison de Liverpool, l'été prochain, 20,000 têtes de bétail. De fait, je ne serais pas surpris de voir avant longtemps une compagnie de steamers organisée dans le but spécial de faire le transport du bétail de commerce entre le Canada et l'Angleterre.

Ce que je viens de dire sur le trafic des bêtes à cornes, peut s'appliquer de même, mais dans une proportion moindre, aux moutons que l'on commence à expédier en Angleterre, ainsi qu'aux cochons qui seront régulière-

ment exportés en masses, du moment que le chemin de fer du Nord qui doit se souder au Pacifique, sera complètement en opération ; alors, les trains arriveront jusqu'aux docks et presqu'à bord des steamers océaniques, où ils pourront débarquer leurs cargaisons vivantes sans aucune dépense supplémentaire.

Je pense que les agriculteurs du Canada ont devant eux un avenir enviable, grâce à leurs immenses pâturages et aux moyens faciles qu'ils ont de communiquer en tout temps de l'année avec l'Europe. Ils ne sont qu'à huit ou dix jours de Liverpool. Joignons à cela la perspective d'une confédération de l'Angleterre et de ses propres colonies, avec un tarif protecteur uniforme entre elles et fermé au reste du monde, excepté aux nations qui voudront bien leur rendre la pareille en matière de tarif.

J'ai parlé des bêtes à cornes, mais j'aurais certainement pu en dire autant des chevaux que l'on peut élever et expédier de la même manière que les bœufs. Jusqu'ici le commerce de chevaux canadiens n'a pas été très-rémunératif, et pour cause : la qualité inférieure des chevaux explique pourquoi ce commerce n'a pas fait plus de progrès ; aussi, les pertes de chevaux pendant les traversées ont contribué beaucoup à ralentir les progrès du trafic, mais tout cela peut se corriger avec un peu de soin, d'attention et d'expérience.

Il y a toujours en faveur de l'agriculteur canadien cet argument : c'est que chez lui, où la terre coûte presque rien, il doit assurément se trouver dans des conditions infiniment plus avantageuses pour lutter contre l'agriculteur de l'autre côté de l'océan, qui est obligé de payer par année, un loyer de $10 à $20 par acre de terre.

QUÉBEC, 22 décembre 1878.

Il n'est peut-être pas indifférent de connaître un peu, en matière d'élevage, les races auxquelles les éleveurs donnent la préférence, et quelles sont les principales qualités que l'on recherche chez les mâles et les femelles des ruminants. La première espèce qui, dans l'opinion des connaisseurs, est supérieure à toutes les autres, s'appelle *Shorthorn*. Je regrette que les statistiques ne me disent pas quel est le nombre des individus de cette espèce au Canada. En Angleterre, on comptait l'année dernière 20,000 vaches *Shorthorn* et 600 éleveurs de cette espèce de ruminants. Jusqu'à il y a quelques années, on a fait l'élevage des *Shorthorn* dans l'intérêt de la production de la viande aux dépens de celle du lait ; mais, aujourd'hui, on revient sensiblement à l'ancien système, c'est-à-dire que l'on donne plus d'attention à la production du lait. Les *Shorthorn* ou *Teeswater* sont les animaux de la plus vieille souche que l'on puisse rencontrer. Leur valeur est très-grande sur le marché, et les produits de leur croisement sont fort recherchés ; en Angleterre, on a vu des gens payer 700 guinées pour une seule vache, 500 guinées pour un veau et 1200 guinées pour un bœuf. Les spécimens les plus parfaits doivent avoir la tête finement taillée, l'œil brillant, vif et en relief, les épaules bien attachées et en arrière, la région lombaire bien développée ; chez les vaches, le pis en arrière, large, ferme, bien veineux. Les *Shorthorn* sont surtout remarquables pour leur précocité. En général, les vaches sont de magnifiques laitières, quoique leur lait soit un peu moins riche que celui des *Alderney*.

Viennent ensuite les *Hereford* ; c'est la meilleure race après les *Shorthorn*. On a payé jusqu'à £1000 en Angleterre un bœuf et une vache de cette race. Les *Hereford* sont presque aussi précoces que les *Shorthorn* et la qualité de leur chair est même supérieure.

En troisième lieu, les animaux de la race *Devon* ont de belles qualités ; c'est surtout comme bêtes de trait et de somme qu'ils se distinguent ; on les fait travailler jusqu'à l'âge de cinq ou six ans, puis on les engraisse.

Viennent ensuite les *Sussex*, les *Long-horned*, dont la race commence à diminuer, les *Kyloe* dont le poil est noir ou brun foncé, et qui portent cornes, les *Galloway*, qui ne diffèrent des *Kyloe* que parce qu'ils n'ont pas de cornes, et les *Argus*.

Les vaches se divisent comme suit : les *Shorthorn* qui se subdivisent en plusieurs variétés, dont voici les noms : *Holderness*, *Northumberland*, *Durham* et *Yorkshire*. Les individus de cette dernière variété sont fort prisés comme vaches laitières. Les *Yorkshire* peuvent produire de huit à dix livres de beurre par semaine chacune.

Viennent les *Cheshire* et les *Lancashire* ; celles-ci sont bonnes laitières, très-vigoureuses et supportent un climat rigoureux. Elles portent des cornes très-longues.

Les vaches *Devon* fournissent un lait très-riche. On peut inclure dans la même catégorie les *Hereford* et les *Sussex* ; cependant les *Hereford* fournissent un lait de qualité moyenne, tout comme les *Galloway* ; et, en troisième lieu, les *Highland* qui sont cependant plus vigoureuses que les *Galloway*.

La vache *Ayrshire*, bien estimée en quelques endroits, ne l'est pas généralement parmi les éleveurs. C'est cependant une bonne vache laitière, dont le lait est presqu'aussi riche que celui des *Alderney*.

La vache *Shetland* est d'une taille fort petite, mais elle est vigoureuse et consomme peu de nourriture. Elle peut donner environ deux pots de lait par jour.

La vache *Welsh* ou *Pembrokeshire* qui demande des soins réguliers et attentifs, produit de sept à huit livres de beurre par semaine.

La vache *Irish* ou *Kerry* est très-vigoureuse et, comparativement à ce que coûte son entretien, produit le lait le plus abondant et le plus riche.

La vache *Alderney* est la plus élégante de toutes. De toutes les vaches, c'est celle qui donne le lait le plus riche ; on en a vu qui ont produit par semaine de dix à onze livres de beurre de la plus fine qualité. Mais elles sont délicates et demandent beaucoup de soins sous des climats rigoureux. Aux expositions provinciales du Canada, on en voit de magnifiques specimens, ainsi que de la plupart de celles dont je viens de faire l'énumération.

La *Suffolk* est l'espèce de vaches laitières qui s'accommode le mieux des pâturages maigres. Cette espèce se croise bien avec les *Ayrshire*, mais pour les laiteries considérables, il n'y a pas de laitières supérieures à celles qui proviennent du croisement de la vache *Suffolk* avec un taureau *Shorthorn*.

Quelque soit le choix que l'on fasse pour améliorer les animaux d'élevage, on doit choisir le mâle et la femelle parmi les meilleurs de l'espèce. Avec un mâle de première classe, une vache vigoureuse, bien formée, fournissant un lait abondant, produira invariablement des veaux de grande valeur pour une ferme ou une fromagerie.

Il est arrivé, dans ces derniers temps, un accident assez grave au commerce d'exportation de bestiaux d'Amérique. Une maladie désignée sous le nom de pleuro-pneumonie a sévi parmi les bêtes à cornes aux Etats-Unis et, on se le rappelle, sur quelques points de l'Europe. La maladie avait une forme maligne et un caractère contagieux ; c'est l'opinion exprimée par plusieurs vétérinaires distingués du Canada et des Etats-Unis, entr'autres le Dr. Gadsden, chirurgien-vétérinaire à Philadelphie, le Dr. Bushman, autre vétérinaire américain,

et le Dr. McEachran, envoyé spécial du gouvernement canadien.

La pleuro-pneumonie est une maladie contagieuse particulière aux sujets de l'espèce bovine, sans distinction de race, de climat, de saison, etc. C'est une fièvre qui a deux formes : l'une apparente et l'autre latente. La période d'incubation peut durer de deux à six semaines ; mais, règle générale, elle se manifeste au bout de quarante jours. Pour découvrir la maladie, il faut être bien au fait des habitudes de l'animal. Il faut étudier sa respiration. On emploie le thermomètre pour connaître la température de l'animal ; cet instrument a rendu de grands services dans ces cas, et a permis de constater une élévation de température chez l'animal avant que la maladie ne se déclarât ; ce qui est fort précieux pour la sauvegarde des troupeaux, et permet d'isoler de suite, durant la période d'incubation, les animaux malades de ceux qui sont en bonne santé.

La première période offre les symptômes suivants : élévation de température à 100° ou 104° Farenheit, un peu de gêne dans la respiration, perte d'appétit, dessèchement des muqueuses nasale et buccale, suppression de la sécrétion du lait, etc. On remarque une toux vers le neuvième jour ; puis des frissons ; les yeux sont sortis de tête et fixes ; l'animal se tient le cou tendu ; sa soif est ardente ; à mesure que la maladie fait des progrès, le pouls devient plus rapide, mais plus faible. Les muqueuses sont toutes décolorées.

La période aigüe dure de sept à vingt-et-un jours ; la convalescence dure de un, deux à trois mois ; pendant ce temps-là, l'animal peut toujours communiquer la maladie aux autres. Le Dr. Gadsden est d'avis qu'aussitôt que la maladie est déclarée, il faut isoler complètement la bête malade. On ne connaît pas encore bien le traitement particulier de cette maladie.

L'administration judicieuse de toniques minéraux, tels que les sulphates de fer et de cuivre, peut fortifier le système contre la contagion ; mais il faut que ces toniques soient administrés sous la surveillance d'un vétérinaire entendu.

Il y a d'autres maladies contagieuses, mais je n'en parlerai pas, attendu qu'elles n'ont pas paru depuis quelques années ; si j'ai parlé de la pleuro-pneumonie, c'est parce qu'elle est de date récente, qu'elle a affecté un peu le commerce des bestiaux en général, et qu'elle a failli entraver sérieusement les exportations de bestiaux canadiens à l'étranger.

En présence d'une épizootie qui a déjà fait des ravages à plusieurs époques, en Angleterre, le gouvernement anglais a pris de suite les mesures nécessaires pour empêcher les animaux américains de répandre la contagion dans le pays. Il y a eu, et il y a encore, une quarantaine rigoureuse établie contre les steamers chargés de cargaisons d'animaux vivants importées d'Amérique. Naturellement, le commerce de bestiaux exportés du Canada a souffert dans les commencements des règlements rigoureux de cette quarantaine, car les marchands anglais n'ont pas fait de suite la différence entre le bétail exporté du Canada, où il n'y a pas de trace de la maladie, et celui exporté des Etats-Unis. J'ajouterai que l'erreur qu'ils ont commise est un peu justifiable, quand on considère que la plus grande somme des animaux canadiens sont exportés, depuis la clôture de la navigation en novembre, jusqu'à son ouverture en mai, par le chemin de fer du Grand-Tronc, *viâ* Portland, port d'hiver du Canada, dans l'Etat du Maine, à dix-huit heures de Québec. Il est surprenant que le Canada se choisisse un port océanique, pendant six mois de l'année, aux Etats-Unis, tandis qu'il a chez lui deux ports océaniques qu'il pourrait utiliser avec profit : le port de

Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et celui d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, avec lesquels Québec se trouve en communication directe, à 24 ou 26 heures, au moyen du chemin de fer Intercolonial, inauguré il y aura trois ans en juillet prochain.

L'embargo mis sur les steamers chargés de bétail canadien a été heureusement en partie levé aussitôt que le gouvernement anglais a été complètement renseigné sur la situation par des Canadiens de Toronto et d'autres villes, intéressés dans le commerce d'exportation du Canada. On a permis à un steamer, l'*Ontario*, chargé d'animaux vivants canadiens de débarquer sa cargaison ; elle a été conduite de suite à un abattoir de Liverpool. L'impression fâcheuse produite sur le commerce d'exportation des bestiaux canadiens par les règlements de la quarantaine britannique, subsiste encore aujourd'hui. J'apprends cependant que, dans cette situation, la compagnie des steamers *Dominion* a fait des arrangements pour aller prendre à Halifax les cargaisons de bestiaux canadiens, qui seront expédiées des provinces d'Ontario et de Québec, *viâ* l'Intercolonial. Le steamer *Québec* sera à Halifax le 25 mars pour prendre une cargaison de 176 têtes de bétail, et quinze jours plus tard le *Dominion* en prendra 257 têtes. Si ces expéditions peuvent se faire sans encombre, Halifax ne tardera pas à prendre comme port canadien l'importance que cette ville devrait avoir depuis longtemps. Ce mouvement me semble sérieux, car je vois que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc fait construire à New-Liverpool, vis-à-vis de Québec, de grands bâtiments *(sheds)* pour y loger convenablement tous les bestiaux d'exportation.

Il est possible que l'on cesse de faire sur une grande échelle l'exportation d'animaux vivants. Les journaux canadiens parlent déjà des avantages qu'il y aurait à transporter en Angleterre et ailleurs le bétail en quar-

tiers. Le *Herald*, de Montréal, entr'autres, du 19 février 1879, consacre son premier-Montréal à cette question. "Quand nos voies ferrées de l'intérieur, dit-il, toucheront à la Baie Georgienne, alors le Canada offrira au commerce de bestiaux, de grains, etc., la route la plus courte entre Chicago, centre commercial de l'Ouest, et l'Atlantique. La fraîcheur de notre climat, continue-t-il, convient parfaitement au transport du bétail dépecé. Elle est même nécessaire à cette nouvelle branche de commerce d'exportation. Il est de plus désirable que le bétail soit dépecé pour être exporté, si l'on prend en considération les graves inconvénients que peut subir parfois, et, comme tout dernièrement encore, le trafic d'exportation d'animaux vivants. "—Je ne suis pas entièrement du même avis.—" Pour transporter sûrement la viande de bœuf, de mouton, de porc, et pour qu'elle conserve sa fraîcheur et toutes ses fines qualités, il faut l'empaquetage à la glace ; on conviendra qu'ici, au Canada, la glace n'est pas un article rare et de difficile récolte."

Le correspondant du *Globe*, de Toronto, lui écrit à la date du 6 février 1879 : " Les consommateurs ont raison de se réjouir de ce que, au moment où il est survenu une alarmante interruption dans le commerce de bestiaux vivants d'Amérique importés sur nos marchés, les consignations de viande les plus considérables de la saison soient arrivées. La semaine dernière, il est entré en rade à Liverpool 7 steamers avec 7,149 quartiers de bœuf, 1,972 carcasses de mouton et 1,820 de cochons, en même temps que d'autres steamers apportaient 745 bœufs et 1,207 moutons vivants."

Il m'a été difficile de trouver une liste des prix des bestiaux vivants et abattus sur les marchés canadiens ; j'ai été obligé d'analyser les prix courants des marchés du pays, et des marchés anglais et américains, publiés à différentes dates dans les journaux cana-

diens. Je les donne ci-dessous pour compléter les renseignements que j'ai pu me procurer sur le sujet. Ventes sur le marché de Montréal, le 13 janvier : bœuf, de 3cts à 4½cts la lb ; cochons en quartiers, $3.70 par 100 lbs. Le 18 janvier dernier, des vaches de valeur ont été vendues $36, $40, $45 et $50 ; des vaches ordinaires, de $17 à $23. Des Américains, venus sur le marché, ont payé $3 et $3.50 pour des agneaux et de $3.50 à $5.00 pour des moutons.

Prix du bétail au 13 février, sur les marchés anglais : Londres, le meilleur bœuf, 7¼d. à 7½d. la lb ; l'inférieur et de seconde qualité, 6d. à 6¾d. la lb ; le meilleur mouton, de 9d. à 9¼d. la lb ; Liverpool, le 10 février, le meilleur bœuf, 5½d à 7¾d. la lb ; mouton, de 6d. à 8¾d. la lb ; Glasgow, 13 février, bœuf, le meilleur, 7d. à 7¼d. la lb ; inférieur, 6d. à 6¾d. la lb ; mouton, le meilleur, 9¼d. à 9½d. la lb. ; inférieur, 8d. à 8½d.

Marché de Montréal au 18 février 1879 : cochons en quartiers, $5.50 et $5.75 par 100 lbs ; bœuf en quartiers, devant, $2.80 à $4 00 par 100 lbs., derrière, $3.00 à $5.50 par 100 lbs. ; mouton dépecé, $4.00 à $6.00.

Sur le marché de Montréal, 20 février, on vendait une cargaison de bétail, à $30 la tête ; une paire de bœufs, $110.00 ; un taureau, $50.00 ; des vaches engraissées ordinaires, de $25.00 à $32.00 chacune ; une paire de bœufs, $95 ou 4 cts. la lb. ; une autre paire plus petite, $82.00 ou 3¾cts. la livre ; une vache à lait, $55.00 ; des cochons gras, $4.28 par 100 lbs., poids vivant ; une cargaison de porcs en carcasses, $5.50 par 100 lbs.

Le 28 février, à New-York, on vendait une cargaison de bœufs des Illinois pesant en moyenne chacun 1,551 livres, 10¾cts. la lb. ; des bœufs ordinaires, 8¼cts. à 10¼cts ; des bœufs du Texas, du poids moyen de 1,012 livres chacun, ont été vendus à 8cts. par lb. ; des moutons $4.80 à $5.95 par 100 lbs ; deux cargaisons d'agneaux

de choix, $6.50 à 6.60 par 100 lbs. ; des porcs de l'Ouest, $4.40 par 100 lbs.

Etat du marché des viandes à Montréal à la même date : Porcs dépecés, $6.00 à $6.25 par 100 lbs. ; bœuf, quartiers de devant, $3.00 à $4.50 par 100 lbs., quartiers de derrière, $3.50 à $6.00 par 100 lbs. ; moutons, $5.00 à $6.00 par 100 lbs. A la même date, sur le marché de London, province d'Ontario, on vendait les porcs vivants, le quintal, $3.00 à $3.75 ; les porcs en carcasses *, $5.00 à $5.50 ; le bœuf, 4½cts. à 6½cts. la lb. ; le mouton, 5cts. à 6cts. la lb.

Le 4 mars, les statistiques de l'exportation des chevaux, car on en exporte déjà beaucoup du Canada en même temps que des ruminants, et le percheron normand du Canada est une des plus nobles races qui puisse exister ; je dis donc que les statistiques de l'exportation des chevaux à Montréal étaient comme suit : exporté aux Etats-Unis, durant février, 688 chevaux, valeur, $31,472.25 ; augmentation sur le mois de janvier, 257 chevaux. Durant les sept jours précédant le 4 mars, on a exporté de Montréal aux Etats-Unis 189 chevaux, valeur $13,008.50, ou une moyenne de $69.35 par tête. Sur le marché de Montréal, le 5 mars, les chevaux se sont vendus de $25 à $150 par tête. Voici l'exportation de chevaux pendant la semaine expirant le 5 mars :

		Chevaux	Prix moyen par tête.
Février	27	5	$47.00
«	«	7	77.73
«	«	14	60.35
«	«	15	57.66
«	«	18	57.22
«	«	22	59.27
«	«	22	79.75
«	28	3 chevaux coûtant $340	

* Les mots " en carcasses et dépecés " sont employés ici pour la même chose ; c'est-à-dire l'animal entier, abattu et auquel on a laissé toute la viande qu'il peut offrir.

			Chevaux.	Prix moyen.
Mars	3	...	9	83.11
«	«	...	18	90.00
«	«	...	19	64.84
«	4	...	1 cheval, $125	
«	«	...	9	116.40
«	«	...	10	66.40
«	«	...	16	81.50
«	5	...	19	63.34
«	«	...	20	86.55
«	«	...	21	69.76

A la même date, on a vendu de bonnes vaches à lait ordinaires depuis $30 jusqu'à $41 chacune. Veaux ordinaires, de $2 à $3.50.

Le 6 février, à Toronto, les prix étaient comme suit : Bêtes à cornes, 1ère classe, $3.75 à $4.00 par 100 lbs., poids vivant ; 2ème classe, $3.00 à $3.50 ; 3ème classe, $2.50.—Agneaux, 1ère classe, $3.50 à $4.25 ; 2ème classe, $3.00 à $3.25 ; 3ème classe, $2.00 à $2.25.—Veaux, 1ère classe, $8.00 à 10.00 ; 2ème classe, $5.00 à $6.00 ; 3ème classe, $3.00 à $4.00.

J'ai donné ces statistiques prises au hasard dans les journaux, afin de donner une idée de l'état des principaux marchés canadiens, en mettant en regard quelques statistiques des marchés anglais et américain.

Je compléterai la série de ces statistiques en donnant les importations d'animaux faites par l'Angleterre en 1877 et 1878 :

	1877—Valeur.	1878—Valeur.
Bêtes à cornes...........	£3,687,581	£4,950,025
Moutons et agneaux...	2,107,378	2,171,986
Cochons............. ...	87,599	200,803
Jambons........	5,732,678	6,695,651
Bœuf salé................	408,084	417,767
" frais...............	1,266,289	1,335,299

Traitement des vaches laitières, des veaux et des animaux de ferme en général.

1° Vacherie à quelques pas ou aussi près que possible de la laiterie ; dimensions, au moins seize pieds de largeur à l'intérieur ; pavé de briques, légèrement incliné du devant à l'arrière et aboutissant à un égouttoir, disposé de façon à ce qu'il n'y reste pas de fumier ; propreté parfaite et constante.

2° Pâturages à proximité de la vacherie, pour que les vaches ne s'échauffent pas en s'y rendant ; pas de mauvais traitements, pour ne pas effaroucher les vaches et les empêcher de donner le lait librement. Il est dangereux de forcer les vaches à marcher de longues distances pendant la période de la gestation.

3° Faire rendre aux vaches toute la quantité de lait qu'elles ont, autrement on s'expose à voir le lait diminuer de quantité et de qualité. On peut traire les vaches deux fois par jour ; c'est d'ailleurs l'habitude ; mais on a constaté que si on les trait trois fois par jour, elles donnent comparativement beaucoup plus de lait.

4° Il n'est pas nécessaire, pour l'avantage d'une ferme, d'acheter des animaux de première classe pour la propagation de l'espèce et la production du lait. Il se trouve dans les différentes races d'excellents animaux, dont on choisit les meilleurs produits ; ils ont autant de valeur que les spécimens choisis dans les races les plus célèbres. Il faut choisir parmi les vaches les meilleures laitières : pis bien développé, hanches rondes, croupe droite ; chez les bœufs, il faut : poitrail large et saillant un peu entre les pattes de devant, encolure élevée, tête de grosseur moyenne, dos plat, large et rempli, pattes courtes et droites.

5° Surveiller nuit et jour les vaches qui sont sur le point de vêler (c'est-à-dire à la fin de la quaran-

tième semaine); la saison la meilleure pour les vaches de mettre bas est depuis la fin de février jusqu'au mois d'avril, c'est-à-dire à la fin de l'hiver au Canada. Lorsque la période de la gestation est difficile, il faut un traitement soigné: frictionner l'abdomen et la région lombaire avec un bouchon de paille; faire prendre un exercice modéré à l'animal quand le temps est beau; administrer du gruau ou des boissons cordiales de temps en autre, voilà ce qu'on prescrit. Les boissons cordiales consistent en un pot de bière mêlée avec du sucre ou de la mélasse additionné d'eau chaude; on peut mêler à l'eau chaude un peu de farine. Si la fièvre survient, il faut avoir recours au vétérinaire. Après qu'elle a vêlé, la vache doit recevoir des aliments nutritifs, en quantités petites, mais souvent répétées; il est mieux de lui donner des aliments cuits, de digestion facile. Si le pis se gonfle par suite de la surabondance du lait, il faut traire souvent et frictionner le pis avec de l'eau chaude et du savon mou. Les blessures faites au pis par la succion sont traitées au moyen d'une douce friction avec de l'huile d'olive ou de la crême.

6° Laisser les veaux téter quelques jours d'un côté, et traire de l'autre. Donner du lait frais au veau deux fois par jour durant une quinzaine; puis lui faire boire du lait mêlé de farine d'avoine; en été, mettre les veaux à l'abri du soleil et des mouches; varier les pâturages; à l'automne, ajouter aux pâturages des légumes, et ne pas oublier un peu de sel. Les pâturages des coteaux sont meilleurs pour les jeunes animaux.

7° Ne pas faire subir de saillie aux génisses avant qu'elles aient atteint l'âge de 3 ans, si on veut avoir des veaux bien constitués.

8° Donner une nourriture abondante aux vaches durant la période de lactation. L'herbe suffit au taureau en été; mais à mesure que l'hiver approche, il

faut les mettre à l'étable à la tombée de la nuit, et leur donner de la paille d'orge ou d'avoine dans leurs mangeoires. Dès les premières gelées, augmenter de quantité et de qualité la nourriture des jeunes et vieilles vaches à l'étable ; donner, entr'autres aliments, navets, carrottes, etc., bien hachés pour qu'elles ne s'étouffent pas ; on y mêle du foin haché dans la proportion du quart de la quantité. Les vaches mangent beaucoup. Une bonne vache consommera un quintal de foin vert, etc., par jour ; valeur 6 pences ou 8 pences. Il n'est pas économique de nourrir les vaches avec une grande quantité de foin vert ; car elles peuvent en consommer et en gaspiller un quintal par jour ; on peut varier l'alimentation des vaches au moyen de fèves, d'orge perlée, de farine de lin, etc. Le printemps et l'hiver, légumes de toutes sortes, cuits et coupés menus et mêlés à du foin haché. Les propriétaires de troupeaux à Londres, traient les vaches six ou sept mois, après quoi ils les engraissent, les vendent aux bouchers et les remplacent immédiatement.

9° On doit cesser de traire les vaches six ou sept semaines avant qu'elles vêlent. Si on destine les veaux à la boucherie, il faut, au lieu de quinze jours, les laisser téter jusqu'au moment où on les vend.

Il est indispensable que, généralement, le bétail ait à sa portée l'eau la plus claire et la plus fraîche, et toujours bonne litière ; alors que la saison avance vers l'été, on diminue peu à peu l'alimentation légumineuse et on la complète avec du foin et de l'herbe des pâturages. Durant les mois d'été, il faut varier le pâturage du bétail, même si on ne peut lui en donner qu'un plus pauvre. Aux mois de septembre et d'octobre, on donne au bétail que l'on met à l'étable, à la tombée de la nuit, un peu de légumes, soir et matin ; aux vaches, foin, fèves moulues, graine de lin en pains, en petites proportions ;

chaque jour, navets de Suède, foin haché, 1 livre de farine de lin ou de fèves moulues. Lorsque le bétail ne mange que des navets, il faut que la quantité soit limitée à ¾ de quintal ; on doit ajouter 8 ou 12 lbs. de foin haché, 1 ou 2 lbs. de graine de lin moulue, et de 3 à 5 lbs. de fèves moulues par jour, suivant la taille de l'animal. On conseille aussi de remplacer graduellement au printemps les navets par le *mangeld-wurzel.* Si le bétail dédaigne cette nourriture, on substitue, par exemple à la graine de lin et aux fèves moulues, le tourteau de graine de lin, etc. On a constaté qu'il faut écraser les légumes et les mêler avec le foin haché au moins une journée avant de les servir ; à la place du foin, on peut mettre de la paille hachée, ce qui est beaucoup plus économique.

Cette alimentation peut aussi convenir aux autres animaux de ferme, tels que cochons, moutons, etc.

Les autorités disent qu'il faut servir au bétail les légumes dans la proportion de ½ à ¾ de quintal par jour ; la paille, sans légumes, doit être assouplie au moyen de l'eau de graine de lin chaude et un peu salée.

Les principales races étrangères de porcs introduites dans le Canada sont les *Suffolk*, les *Berkshire*, les *Yorkshire*, *Essex* et *White Chester.* Ces races ont l'avantage sur les porcs canadiens d'engraisser plus vite et plus facilement, et de consommer moins de nourriture. La meilleure saison d'engraissement est l'été et le commencement de l'automne, parce que les porcs engraissent mieux à la chaleur qu'au froid, et que pendant l'été une bonne partie de l'engraissement peut se faire avec le lait de vache.

Les races étrangères de moutons qui conviennent le mieux au Canada sont les *Cotswold* pour les laines longues et les *South down* pour les laines courtes. Les moutons doivent être tenus fraîchement et sèchement.

On doit laisser la porte de la bergerie presque toujours ouverte dans le cours de l'hiver, excepté durant les froids rigoureux ; on fait un enclos, en avant de la bergerie, où ils puissent sortir en plein air, quand bon leur semble. La nourriture qui leur convient le mieux est le trèfle, le foin, le *pesa* et de temps à autre la lentille en quantité ; si on leur donne un repas de légumes par jour, ils donneront plus de laine et se garderont en meilleure santé.

A une séance du comité d'émigration et de colonisation, au Parlement à Ottawa, le 7 mars dernier, sous la présidence de M. McKay, le Lt.-Col. Laurie, président de la chambre d'agriculture de la Nouvelle-Ecosse, a donné son opinion sur les meilleurs moyens de faire l'élevage des bestiaux dans cette province. Il a dit qu'il était propriétaire d'un troupeau de 60 têtes de bétail pur sang. Je résume ses observations. Le Lt.-Col. Laurie a fait des expériences avec des spécimens choisis dans les meilleures races connues ; les *Devon* lui ont donné la plus grande somme de satisfaction. Le climat de la Nouvelle-Ecosse est plus doux que partout ailleurs au Canada, et la race des *Devon* y est florissante ; il a des *Devon* importés directement des troupeaux de la Reine, en Angleterrre, et par eux il a obtenu une race plus considérable. Le Lt.-Colonel n'a pas pu préciser quelle était la meilleure race à élever, mais il a déclaré qu'au moyen d'un élevage soigné, on pouvait produire ici des races rivales des races les mieux accréditées dans le Royaume-Uni. Règle générale, les *Devon* sont d'excellents animaux de ferme. Les comtés de Hangs, Kings et Colchester, dans la Nouvelle-Ecosse, sont les plus propres à l'élevage des bêtes à cornes. On fait beaucoup de foin dans la Nouvelle-Ecosse pour la nourriture des bêtes à cornes en hiver. Si, dans les provinces du haut du Canada, on se livrait plus à l'élevage,

alors, avec le climat tempéré de la Nouvelle-Ecosse, le commerce d'exportation en Angleterre et ailleurs atteindrait des proportions extraordinaires. Ceci s'applique de même au Nouveau-Brunswick.

Le manque de capitaux parmi les cultivateurs ralentit beaucoup les progrès de l'élevage et du trafic. Aujourd'hui, le bon bœuf se vend $9 par cent lbs., poids mort. Le Lt.-Col. Laurie a dit qu'il n'a jamais entendu parler de pleuro-pneumonie dans les provinces maritimes. Halifax est un port admirable pour l'expédition des produits canadiens. Les chevaux dans la Nouvelle-Ecosse sont rarement de petite taille; les chevaux de choix commandent de bons prix, une moyenne de $100 par tête.

Il y a environ de quatre à cinq troupeaux de *Durham* dans la Nouvelle-Ecosse, et le troupeau de *Devon* du Lt.-Col. Laurie est regardé comme le premier qu'il y ait dans la province.

Comme la question de l'élevage a beaucoup intéressé dernièrement foule d'esprits pratiques au Canada et même en Espagne, je donnerai quelques idées générales sur les modes les plus rationnels et résultant de l'expérience de plusieurs années, des croisements des bestiaux. L'Angleterre est le pays qui a le mieux pratiqué et entendu l'agriculture, parce qu'elle s'est occupé particulièrement de l'élevage du bétail, chevaux et moutons compris, et de l'amélioration des races. Il y avait autrefois en Angleterre, aux derniers siècles, des règlements qui commandaient aux propriétaires de fermes d'une certaine étendue d'avoir tel ou tel nombre de bœufs, vaches, moutons, sous peine de certaines amendes. Au Canada, comme l'élevage n'en est encore qu'à son début, il n'y a pas de lois qui régissent cette partie de l'économie agricole, non plus que la spéculation qui a ainsi ses coudées franches. On élève de magnifiques

bêtes à cornes au Canada, surtout dans les townships de l'Est ; mais, à mon avis, au lieu de vendre sur les marchés étrangers les magnifiques produits de l'élevage qu'on réussit à obtenir, on devrait en garder des échantillons pour les distribuer dans le pays. On peut peut-être m'accuser de proposer une entrave à la spéculation ; le contraire, je crois, arriverait ; ce système aurait pour résultat de la favoriser singulièrement plus tard. En effet, que l'on se figure des troupeaux de *Durham*, de *Devon*, d'*Ayrshire*, d'*Alderney*, répandus sur toute la surface d'un pays ; ce serait le résultat infaillible de l'idée que je viens d'émettre.

Les gouvernements pourraient eux-mêmes acheter des éleveurs, deux, trois ou quatre spécimens des nouvelles races indigènes pour les fins de la propagation ; ce serait là imprimer à l'élevage des bestiaux une grande impulsion. Je vois que c'est un peu là la proposition que viennent de faire au ministre de l'agriculture au Canada, les directeurs et administrateurs, je crois, de la ferme-modèle de Guelph, Ontario. Ces personnes auraient exactement proposé au gouvernement de faire distribuer aux diverses sociétés d'agriculture de comté le surplus des têtes de bétail pur sang, ce qui, dans leur opinion, vaudrait mieux que de les vendre et de les expédier en grand nombre en dehors du pays.

A propos de croisement, on conseille ici, au Canada, pour l'augmentation de la production du lait et de la viande, le mélange du *Canadien* avec l'*Ayrshire*. Le taureau *Durham* améliore les qualités lactifères quand on le croise avec des vaches communes.

Dans le croisement des races, il n'y a pas pour ainsi dire d'école bien arrêtée ; il dépend de l'éleveur de se faire un troupeau de choix, en prenant les sujets qui peuvent cumuler le plus grand nombre de qualités ;

il faut donc à l'éleveur un grand talent d'observation et un jugement sûr. Il lui faut connaître les conditions climatériques les plus favorables à telle et telle espèce de bétail : telle espèce florissant dans un pays, dépérit dans un autre. Le cheval anglais se croise très-bien avec le cheval arabe. La race des chevaux canadiens est fort dégénérée par suite des croisements sans fins et sans intelligence qu'on lui a fait subir ; mais il y aurait moyen de la refaire en croisant des chevaux pur sang ou trois-quarts sang avec des cavales canadiennes.

On peut dire que la science de l'élevage se base en grande partie sur des lois empyriques, et qu'elle est le résultat d'expériences répétées et successives ; l'une des grandes difficultés de l'éleveur pratique comme du théoricien, est de déterminer où commencent les véritables types, où la fécondité et la stérilité commencent et finissent. Les principaux points auxquels les éleveurs de moutons, par exemple, ont donné jusqu'ici leur attention, sont la qualité de la toison et la forme de l'animal ; ils ont choisi les animaux qui avaient les meilleures qualités sous ces rapports et ont produit de nouvelles espèces au moyen de croisements. Chez les ruminants, la qualité de la chair et du lait, chez les chevaux, la forme et la force, ont été les principaux points qui ont guidé les éleveurs dans la question du croisement.

J'ai traité un peu plus au long que les autres la question du bétail et de l'élevage, parce que, comme je viens de le dire, l'on s'occupe beaucoup de cette affaire en Espagne et au Canada ; je n'ai pas d'objection à traiter cette question dans un ouvrage spécial, si on me le demande ; mais je crois que ce travail-ci que je viens de faire,—à la hâte il est vrai,—joint aux deux ouvrages suivants : *Darwin*—" *Origin of species by means of natural selection*, " et " *Variation of animals and plants under domestication*, " comme compléments, suffi-

ront, du moins pour le moment, à tous ceux qui s'intéressent à la question de l'élevage. Les documents manquent, je l'avoue, et il m'a fallu prendre à droite et à gauche des renseignements verbaux, ou imprimés dans les journaux, les publications périodiques, etc.

Pour compléter les renseignements que je me suis procurés sur ce sujet, je parlerai maintenant du commerce des oiseaux de basse-cour du Canada. Les poulaillers canadiens sont remarquables, et leurs produits devaient certainement avoir leur place dans le commerce d'exportation ; c'est ce qui est arrivé. Les cultivateurs commencent à comprendre que l'élevage des volailles est une branche profitable de commerce, tant pour la consommation dans le pays que pour l'exportation. On expédie aujourd'hui du Canada les dindes, les oies, vivants et morts, par tonneaux, en Angleterre et aux Etats-Unis, de tous les points sur le parcours du Grand-Tronc, depuis Sarnia jusqu'à Brockville, et du chemin de fer Grand Occidental, depuis Windsor jusqu'à Toronto. On expédie des consignations d'oiseaux de basse-cour de Québec et autres endroits, de Cobourg, Belleville, Napanee. Mallorytown, Brockville, Prescott, Marrisburgh, Cornwall, Lancaster, et des townships (*cantons*) de l'Est, à des maisons de Montréal et d'autres villes qui écoulent ces produits à de bons prix. Des townships de l'Est, dernièrement, on a expédié des quantités énormes de dindes à New-York et dans l'état du Vermont, avec bons profits. Sur le marché anglais, les volailles du Canada et les œufs se vendent très-bien et avec bénéfice. On construit même de grandes glacières à Liverpool pour y conserver œufs et volailles importés par les steamers ; au marché de Noël de 1878, à Liverpool, les dindes du Canada se sont vendues de 16 à 20 cts. la livre, suivant la qualité. Sur le marché de Montréal, il y a une quinzaine, on a

vendu, le vendredi et le samedi (28 février et 1er mars) 5000 lbs. de volailles en carcasses aux prix suivants : dindes, 6½ cts. à 7½ cts. la lb. ; oies, 5 cts. à 5½ cts. la lb. et un lot de qualité inférieure, 3½ cts. ; poulets, 6 cts. La semaine dernière à New-York, on vendait les dindes, 1ère qualité, 10 cts. et 11 cts. la lb. ; les poulets, 1ère qualité, 9 cts. à 10 cts. la lb. ; à Boston, dindes ordinaires et de première qualité, 9 cts. à 11 cts. la lb. ; poulets, même prix ; à Chicago, dindes ordinaires et choisies, 7 cts. à 8 cts. ; oies, canards et poulets, 6 cts. à 7 cts.

Vient naturellement dans ce chapitre le commerce d'œufs. Les autorités assurent que ce commerce sur ce continent s'élève à $150,000,000 par année. On importe à New-York en une année 530,000 barils d'œufs dont on estime la valeur à $9,000,000. En 1877, on a exporté du Canada 5,202,205 douzaines d'œufs ; valeur, $668,701. En 1878, le Canada en a exporté 500,000 douzaines aux Etats-Unis seulement. Philadelphie, entr'autres villes, en consomme chaque jour 80,000 douzaines. Un exportateur canadien en a expédié à lui seul l'année dernière (1878) 200,000 douzaines aux Etats-Unis.

Le Canada s'occupe plus que jamais de l'élevage des oiseaux de basse-cour. Dans les expositions agricoles de province ou de districts, il y a un département réservé aux volailles, et même en dehors des expositions agricoles, il y a des expositions spéciales de volailles à l'automne, dans le mois de septembre, organisées par des sociétés spéciales incorporées par acte de la Législature. Il existe de ces sociétés dans la plupart des villes du Canada.

Le mot exposition me rappelle qu'à part ces expositions spéciales, il y a, comme je l'ai signifié dans l'aliéna précédent, des expositions provinciales très-importantes de temps à autre au Canada. J'ai été témoin de la dernière qui a eu lieu à Québec en 1877, et

à laquelle j'ai porté un intérêt spécial. Le département réservé aux industries était très-considérable. Précisément, comme ce sujet m'intéresse à un haut degré, je tiendrais beaucoup à donner un compte-rendu de cette exposition en m'aidant d'un intéressant rapport publié dans le temps dans un journal de Québec, l'*Evénement* ; mais cela me conduirait trop loin pour le cadre de ces mémoires déjà étendus ; je ne consacrerai donc, malgré moi, qu'un chapitre relativement court aux industries canadiennes.

Je parlerai surtout de celles dont les produits sont généralement échangés sur les marchés étrangers, tout en effleurant quelques-unes des autres qui peuvent offrir quelque particularité intéressante.

On l'a vu déjà dans le deuxième de ces mémoires, la construction des navires fut la première industrie du Canada, après l'agriculture. Advenant la crise qui a été si désastreuse, pour l'industrie navale, la nécessité a engendré de suite dans la classe ouvrière d'autres moyens de vivre. La cordonnerie est la première des industries qui ait pris un essor considérable au Canada, dans ces temps difficiles ; je veux parler de la cordonnerie mécanique. Son histoire à Québec peut remonter jusqu'à 1864 ; mais c'est vers l'année 1871 qu'elle a pris une place importante parmi les industries canadiennes. En moins de huit ans, la cordonnerie a assuré l'existence de plusieurs mille personnes et notamment d'environ quatre mille individus à Québec, qui se trouvaient dans une situation très-précaire. Dans ces cordonneries mécaniques, on fabrique depuis 500 jusqu'à 2000 paires de chaussures par jour. Depuis l'établissement définitif de cette industrie au Canada, des ouvriers habiles ont apporté plusieurs perfectionnements économiques à la fabrication de la chaussure. A Québec, on fabrique la chaussure à meilleur marché qu'ailleurs

en Amérique, grâce au prix modéré de la main-d'œuvre et au bas prix des cuirs. D'après le dernier recensement du Canada, en 1871, la statistique de cette industrie se lisait comme suit :

PROVINCES.	Cordonneries mécaniques et autres.	Employés.	Salaires.	Valeur des matériaux bruts.	Valeur des articles fabriqués.
Ontario....	1,965	6,354	1,569,087	2,397,498	5,025,455
Québec	1,419	9,865	1,980,285	4,583,655	9,014,187
Nouveau-Brunswick.	359	1,187	276,078	503,431	976,457
Nouvelle-Ecosse......	448	1,313	344,446	442,571	1,057,638
Total......	4,191	18,719	4,159,896	7,927,155	16,133,539

Depuis, la cordonnerie mécanique a fait de grands progrès de par le pays. Ce que les fabricants demandaient en 1872, et demandent encore en 1879, c'est *une ligne de steamers entre Québec ou un autre port canadien et les Indes occidentales pour l'exportation des chaussures, et cette ligne subventionnée au moins par le gouvernement canadien.*

Le tannage est une des importantes industries du pays. Elle est une des plus anciennes et remonte à 1660. C'est à Québec que les tanneries sont plus nombreuses. Il y en avait 43 à Québec, et 7 ou 8 à Québec-sud en 1873. Les trois-quarts des peaux qui sont tannées ici viennent de la province d'Ontario et des Etats de l'ouest. Montréal est le grand marché des cuirs. Les tanneries de Québec ont sur celles des autres villes du Canada les avantages suivants : 1° l'écorce de pruche à plus bas prix ; 2° les huiles employées dans le corroyage comme l'huile de morue, celle de la baleine, à meilleur marché à Québec, vu la différence du fret ; 3° main-d'œuvre moins coûteuse. L'écorce de pruche est le seul

agent que les tanneurs canadiens emploient pour le tannage; ils oublient peut-être que l'écorce de diverses espèces de chêne leur rendrait de grands services sous ce rapport. En France, on emploie ces écorces pour le tannage; il est probable que l'essence de l'écorce de chêne peut expliquer la supériorité des cuirs français. Le chêne rouge existe en grande quantité dans le district de Québec. Pour la préparation des cuirs, il y a encore, au Canada, l'écorce du mérisier rouge, qui renferme beaucoup de tanin et a une odeur aromatique des plus agréables, et une variété de sumac, qui n'est autre chose que le vinaigrier ordinaire.

En 1871, il y avait dans la province d'Ontario, 426 tanneries; dans la province de Québec, 420; dans celle du Nouveau-Brunswick, 101; et dans celle de la Nouvelle-Ecosse, 195;—total, 1,142.

Parmi les ressources industrielles du Canada, il faut en compter une dont les débuts ne remontent pas bien loin, mais qui a pris de suite des développements rapides et considérables. Elle fait augurer très-favorablement pour son avenir. Aujourd'hui, de toutes les industries canadiennes, c'est peut-être la plus solide au point de vue commercial, et la mieux développée dans son organisation. Je veux parler des fabriques de machines à coudre. Les premières qui ont été organisées, l'ont été aussi parfaitement qu'on pouvait le désirer, c'est-à-dire qu'on y a employé les machines les plus perfectionnées qu'on ait pu trouver aux Etats-Unis, patrie des machines à coudre et de leur inventeur, Elias Howe.

Je n'entreprendrai pas d'énumérer les principales fabriques de Québec, et surtout d'Ontario, qui se sont acquises une grande et légitime réputation sur les marchés anglais et américain. Je dirai ceci: c'est que, depuis dix ans, il n'est presque pas d'intérieur domestique où l'on ne voie un de ces petits engins, merveilles d'art,

d'élégance et d'économie. Dans les grandes cordonneries qui font de 1500 à 2000 paires de chaussures par jour, dans les grandes maisons où l'on fait les hardes, dans les grands ateliers où l'on tricote une paire de bas en dix minutes ou un quart d'heure, les machines à coudre, à tricoter et d'autres fabriquées sur le même principe, se comptent par centaines et expédient les trois-quarts de la besogne.

Il est vrai que dans les commencements de cette industrie, les machines à coudre se sont vendues assez cher sur le marché ; mais, peu à peu, les prix ont baissé notablement, et aujourd'hui, je vois dans une circulaire d'une maison d'Hamilton, Ontario, que des machines à coudre dont les prix étaient de $40, $50, $60 et $75, ces années dernières, se vendent aujourd'hui cinquante pour cent meilleur marché, c'est-à-dire moitié prix.

Par suite de la facilité que les fabricants ont eue de prime abord à construire des machines à coudre, il est arrivé que le marché s'est trouvé encombré au point que les industriels ont dû chercher à écouler leurs propuits par les canaux de l'exportation. D'après des personnes qui sont bien renseignées sur cette industrie, c'est justement le commerce d'exportation qui a été sa planche de salut. Il serait à souhaiter que toutes les autres branches d'industrie eussent un aussi bon commerce d'exportations ; la dépression commerciale se ferait certainement sentir moins rigoureusement dans le pays. Si je consulte les statistiques du commerce du Canada jusqu'au 30 juin 1877, je trouve que les importations totales des machines à coudre furent : de la Grande Bretagne, $9,990 ; des Etats-Unis, $127,758 ; importations totales, $137,748. Pendant la même période, les exportations furent comme suit : en Angleterre, $169,996 ; aux Etats-Unis, $46,016 ; dans l'Amérique du Sud, $26,248 ; en Allemagne, $8,380 ; dans la

Nouvelle-Zélande, $3,164 ; aux Indes occidentales anglaises, $3,615 ; en d'autres endroits, tels que : Terre-neuve, Indes occidentales françaises, Haïti, Espagne, Australie, etc., $2,696. Total des exportations, $260,115 ; c'est-à-dire un excédant de $122,367 sur les importations.

Les machines à coudre canadiennes peuvent certainement se porter rivales de toutes les autres machines du même genre fabriquées dans d'autres pays.

Et moi, j'ose espérer que, dès ce moment, lorsqu'en Espagne on pensera à importer des machines à coudre, on voudra bien ne pas oublier qu'au Canada on peut, je crois, les avoir meilleures ; sinon, certainement à meilleur marché qu'ailleurs.

La fabrication de la bière douce et amère, quoiqu'elle n'ait pas encore pris des proportions considérables au Canada, mérite cependant qu'on s'en occupe ; la bière canadienne a d'excellentes qualités et vaut certainement celle que l'on peut boire en Allemagne, excepté celle de la Belgique qui, avec l'Angleterre, est au premier rang pour la production de la bière, grâce à l'orge et au houblon de première qualité qu'on y récolte et, disons-le, aussi, à l'habileté et l'expérience des brasseurs. Parmi les excellentes bières du Canada, on cite celles de Dow et Molson, à Montréal, de Boswell, à Québec ; elles sont généralement fort estimées, et coûtent moitié meilleur marché que la bière anglaise. La plus ancienne brasserie du Canada est celle de McCallum, établie en 1775, par l'honorable John Young; elle fut acquise en 1830, par M, McCallum. La plus ancienne ensuite est celle de M. J. K. Boswell, fondée en 1795, par M. John Racey et achetée, en 1843, par son propriétaire actuel. Seule, elle survit aujourd'hui à la crise qui dure depuis dix ou quinze ans. On importe l'orge de Montréal et de l'ouest ; l'orge récoltée à Québec est de qualité inférieure et ne donne qu'un produit fort médiocre ; on attribue cela au

climat, et peut-être aussi le genre de culture y est-il pour quelque chose. On reconnaît la bonne orge à la grosseur, à la rondeur, à la fermeté du grain et à son état farineux ; les grains les plus lourds sont les meilleurs, et lorsqu'on les agite dans l'eau ils doivent tous gagner le fond. Une des preuves de la qualité de l'orge est l'augmentation du volume et du poids du grain après quelque temps de séjour dans l'eau ; avec les bonnes variétés d'orge, l'augmentation du volume est du quart du volume primitif ; avec les meilleures orges de Suffolk, cette augmentation atteint plus des deux tiers ; avec les orges de bonne qualité, l'augmentation en poids est de près de cinquante pour cent.

En Angleterre, le maltage ou germination du grain est une opération à part et les brasseurs achètent le malt tout préparé ; tandis qu'en France et au Canada, les brasseurs sont en même temps malteurs. Le maltage au Canada commence vers la mi-octobre et finit vers la mi-mai.

On cultive le houblon au Canada dans les cantons de l'Est et dans toute la province d'Ontario, à partir de Cornwall. La culture du houblon dans le district de Québec est difficile, pour ne pas dire impossible, à raison des gêlés hâtives de la fin d'août. On le cultive sur une grande échelle dans l'Etat de New-York, dans celui du Wisconsin, et plusieurs autres ; celui du Wisconsin est supérieur. Le houblon récolté dans le Canada et l'Etat de New-York, est inférieur et ne peut servir qu'aux bières communes auxquelles il donne un goût d'amertume. Pour les bières fines, il faut importer le houblon de la Bavière et de l'Angleterre. La distillation des bières canadiennes a démontré qu'elles contiennent, règle générale, de 7 à 8 pour cent d'alcool à l'alcoolomètre de Gay-Lussac. M. Dow, brasseur anglais venu s'établir à Montréal, il y a près de vingt-cinq ans

avec tous les procédés les plus améliorés pour la fabrication de la bière, a fait faire des progrès considérables à cette industrie dans le pays. En 1871, il y avait 105 brasseries dans la province d'Ontario ; 26 dans la province de Québec; 4 dans le Nouveau-Brunswick et 2 dans la Nouvelle-Ecosse, en tout 137 ; valeur des matières premières, $912,180 ; valeur des produits des brasseries, $2,141,229.

On comptait aussi, au dernier recensement, 396 manufactures de balais et brosses dont 260 dans Ontario ; 108 dans la province de Québec ; 9 au Nouveau-Brunswick et 19 dans la Nouvelle-Ecosse ; valeur des matières premières, $220,536 ; valeur des produits, $528,665.

La chapellerie, quoiqu'une grande partie des chapeaux de satin et de feutre viennent de l'étranger, n'est pas une des branches d'industrie les moins importantes du Canada. Les fourrures, les produits de chapellerie sont des plus riches ; le climat rigoureux rend, il est vrai, nécessaire l'usage des fourrures, c'est pour cela que l'on a donné aux produits de la chapellerie un haut degré de perfection. Les chapelleries de Laliberté, Renfrew & Marcou, à Québec, quelques autres à Montréal, sont fort renommées pour l'excellence de leurs produits ; c'est la province de Québec qui, dans cette industrie, a les devants sur les autres provinces, comme d'ailleurs on peut le constater par les statistiques suivantes, extraites du recensement de 1871 : Ontario, matière brute, valeur, $255,085 ; articles produits, valeur, $513,189 ; Québec, matière brute, valeur, $1,253,674 ; articles produits, $2,302,971 ; Nouveau-Brunswick, matière brute, valeur, $27,400 ; articles produits, valeur, $51,400 ; Nouvelle-Ecosse, matière brute, valeur, $3,500 ; articles produits, valeur, $7,500.

Voici une liste des pelleteries étrangères et cana-

diennes dont on fait commerce au Canada. Le document que je publie à ce sujet est extrêmement rare, pour ne pas dire unique ; j'en suis redevable à un marchand de pelleteries, de Montréal * :

Noms des pelleteries.	Pays d'où elles proviennent.
Ours noir	Canada (principalement du nord)
Ours gris	Principalement des régions arctiques ou de la mer polaire.
Ours blanc	
Buffle ou bison	Manitoba (Canada).
Castor	Partout le Canada.
Chinchilla	Sibérie.
Hermine	Russie et Sibérie.
Renard argenté	Labrador et nord du Canada.
do blanc	Labrador (Canada) et pays froids.
do noir	De plusieurs parties du Canada.
do croisé	
do rouge	
Grèbe	Oiseau de la Suisse.
Lièvre	Lièvre commun anglais.
Jennet	Espèce de chat sauvage anglais.
Mouton de Perse	Perse.
do de la Russie	Russie
do astraçan	Russie (qualité plus commune).
do gris	Russie.
do blanc	Russie.
do slink	Canada (mouton ordinaire tondu)
Loup-cervier	Canada.
Vison du Bas-Canada	Bas-Canada.
Vison de l'Ouest	Canada-Ouest.
Vison de la Russie	Qualité commune (ce n'est qu'un nouveau nom)
Rat musqué	Partout le Canada.
Martre	Canada (probablement la martre commune de l'Hudson).
Singe	Le norvégien est le seul en usage.
Orignal	Canada (principalement de Manitoba.)
Rat musqué argenté	Russie et Leipsig.
Loutre de mer	Iles Orcades.
Loutre canadienne	Tout le Canada.
Pélican	Oiseau de la Suisse.
Chat sauvage	Canada et Etats-Unis.

* Ce document faisait partie de plusieurs autres avec lesquels D. P. J. Marin, vice-consul d'Espagne à Québec, a fait, il y a quelques mois, un rapport spécial et détaillé sur le marché québecquois.

Noms des pelleteries.	Pays d'où elles proviennent.
Lapin blanc	Angleterre.
Lapin noir	do
Lapin brun	do
Lapin argenté	Leipsig.
Phoque de Shetland	Iles Orcades.
Phoque du sud	do
Loup-marin	Partie nord du Canada.
Loup-marin de la Baltique	C'est simplement le rat musqué commun piqué et teint.
Sable ou martre de la Russie	Russie.
Sable de la baie d'Hudson	Canada-Ouest.
Ecureuil	Angleterre.
Loup	Canada (prairie de la baie d'Hudson).
Carcajou	Canada (en partie de la baie d'Hudson).

On voit que ce n'est pas la variété qui manque au commerce de fourrures du Canada. A part le trafic des pelleteries, il y a aussi celui des peaux fines ; c'est un des dérivés de l'industrie de l'élevage et, partant de l'économie agricole. L'agriculture devrait être le champ d'exploitation de tous les gens sérieux au Canada. Aujourd'hui, l'agriculture trouve une nouvelle ressource dans l'élevage et le commerce des bestiaux. Le trafic des bestiaux amène comme conséquence naturelle celui des peaux vertes et tannées. A part les peaux qui entrent dans la fabrication de marchandises d'étape, il y a les peaux de veau qui sont fort prisées sur tous les marchés, que l'on prépare magnifiquement en France et que l'on pourrait préparer de même au Canada. Il y a plus d'un siècle on écrivait ce qui suit :

" Quoiqu'il semble que l'on ne puisse regarder dans le veau que sa chair succulente, il y a une autre chose à considérer dans l'animal, c'est sa peau. Les tanneurs et corroyeurs la préparent pour les fins de la cordonnerie, de la sellerie et de la reliure. Les peaux de veau que l'on prépare en Angleterre sont réputées les meilleures. Le *velum*, sorte de parchemin, n'est autre chose que la peau d'un veau mort-né ou immolé très-jeune.

Le corroyeur commence à la préparer, et l'ouvrier en parchemin y met la dernière main. Maintenant, à part cela, le poil de la peau du veau se mêle à celui de la peau du bœuf ou de la vache pour le rembourrage des selles et de quelques meubles. Les relieurs vous disent qu'une des meilleures reliures qu'ils puissent vous offrir, est la reliure de veau."

L'imprimerie commence à figurer comme facteur important dans l'industrie canadienne. En 1871, la valeur des produits d'imprimerie, a atteint le chiffre de $3,420,202. On doit à l'imprimerie canadienne la production d'ouvrages considérables.

La bijouterie et l'horlogerie n'ont pas des proportions étendues au Canada. Les ouvriers de talent ne manquent pas cependant; mais on importe surtout des Etats-Unis. Au Canada, dans Ontario, il y a une fabrique d'horloges.

Je n'appuierai sur l'horlogerie que pour rendre justice, je ne dis pas à tous les Canadiens qui se sont distingués dans cette industrie, ce qui me serait impossible, mais au moins à un québecquois de grand talent, et de grand mérite, qui, grâce à l'encouragement que l'on donne aux arts et aux sciences en quelques pays, serait arrivé là à se faire une réputation extraordinaire. Je mentionnerai ici le nom de M. Cyrille Duquet, horloger, mécanicien, fabricant de bijoux, et en dernier lieu inventeur d'un téléphone perfectionné, d'une puissance considérable, qui porte son nom. M. Duquet est né mécanicien et a une passion pour les sciences physiques; il réussit invariablement, grâce à un travail consciencieux, une persévérance de bénédictin. Il a plusieurs inventions à son crédit, parmi lesquelles le téléphone amélioré, dans lequel il a trouvé le secret de décupler, quintupler et centupler la force des aimants, par conséquent de la vibration, et en même temps le moyen de se dispenser de la pile ; ce qui n'est pas la moins admirable de ses véritables découvertes.

Quant à ce qui est de la marbrerie, je dirai que ses produits ne dépassent pas la classe des monuments funéraires.

La reliure est excellente au Canada ; elle est surtout entre les mains des Canadiens-français qui, à Québec notamment, produisent, sur commande, des ouvrages remarquables du genre. Elle a produit, en 1871, pour une valeur de $512,211.

Au dernier recensement, il y avait au Canada 35 teintureries, 44 fabriques d'outils, 50 raffineries d'huile, 81 poteries et 75 fabriques de savons et chandelles.

On ne fabrique dans le pays que les savons ordinaires. On a tenté une fois la fabrication des savons fins, mais l'affaire n'a pas réussi, faute, dit-on, de consommateurs. L'acheteur avait depuis longtemps contracté l'habitude de choisir parmi les savons étrangers que l'on expédie en masse sur le marché canadien. Le suif et la graisse qui entrent dans la fabrication des savons, viennent en grande partie de Montréal. Québec ne produit pas un dixième de la quantité des suifs et graisses employés pour les savons. Pour expliquer cette anomalie, un industriel a donné au Dr. Hubert LaRue, auteur d'un travail sur les industries, qui m'a fort aidé, une raison excellente : "*Montreal has a back country, Quebec has none.*" L'huile de palme, dont on se sert dans la fabrication des savons, est importée d'Angleterre et des Etats-Unis. A ces fabriques de savons sont ordinairement annexées des fabriques de chandelles.

Il n'y a pas, je crois, dans toute l'étendue du Canada, une seule manufacture de bougies stéariques, et celles qu'on y vend sont fort médiocres.

En 1871, il y avait 77 manufactures de tabac dans le pays. Sur la quantité de tabac consommée au Canada, une bonne partie est indigène.

Ontario monopolise les distilleries ; cette province en

avait 18 en 1871; il y en avait une à Québec, et une dans la Nouvelle-Ecosse.

D'un autre côté, la province de Québec tient le premier rang dans la fabrication des allumettes; en 1871, cette province avait 15 fabriques d'allumettes, Ontario, 7, le Nouveau-Brunswick une, et la Nouvelle-Ecosse une. Les petites fabriques complètent le travail des allumettes, c'est-à-dire, qu'elles pratiquent le souffrage, le chimicage, etc.; les grandes ne font que préparer le bois et le débiter en baguettes ou tiges qu'elles exportent aux Etats-Unis. Les allumettes de Hull et de Sherbrooke sont les plus recommandables. Malgré ses fabriques d'allumettes, la province de Québec importe de temps à autre cet article de l'étranger.

Les tiges pour l'exportation aux Etats-Unis sont exclusivement de pin; l'épinette, ayant un fil très-court, se fend mal. On emploie pour la confection de ces tiges les rognures de madriers de pin. Ces rognures en général se vendent au Canada, et notamment à Québec, à raison de $4 le 128 pieds cubes; les mêmes rognures, mais mieux choisies, coûtent aux Etats-Unis $40 le 100 pieds cubes; à Québec, les rognures de même qualité coûteraient ainsi cinq fois moins qu'aux Etats-Unis.

En 1871, on comptait au Canada 42 fabriques d'instruments de musique, pianos, harmoniums, etc.; la plupart des instruments de musique à vent sont importés d'Angleterre, de France et d'Allemagne. On importe les pianos et les harmoniums surtout des Etats-Unis. Les pianos européens ne résistent pas facilement aux variations du climat canadien. Les pianos américains de Knabe, Rogers, Chickering, Steinway, Hallet & Davis, Weber, de New-York, sont très en vogue au Canada, et ont des qualités supérieures. On trouve ici que les harmoniums français ont généralement le son criard et stri-

dent ; et que les harmoniums américains de Smith, Burdett, Mason et Hamlin, ont une sonorité suave et très-riche qui rappelle les meilleurs jeux de l'orgue. Mais je ne crois pas que les instruments américains durent longtemps ; on ne les garantit, d'ailleurs, que pour cinq ans. Il y a au Canada plusieurs fabriques d'orgues ; je citerai entr'autres celles de Brodeur, à Saint-Hyacinthe, de Déry, à Québec, et de Mitchell, à Montréal ; cette dernière paraît être en faveur dans le pays et a déjà doté plusieurs églises d'instruments considérables et puissants.

Les principaux fabricants d'instruments de musique au Canada sont : fabricants de pianos, Thomas et Knott, à Hamilton, Ontario ; Nitschke, à London, Ontario ; Heintzman, à Toronto ; Weber & Cie., à Kingston ; facteurs d'harmoniums, mélodéons etc., Dominion Organ Company, à Bowmanville, Ontario ; Williams, à Toronto ; Karn, à Woodstock, Ontario ; Uxbridge Organ Company, à Uxbridge, Ontario. En 1871, la valeur des articles produits s'est élevée à $622,162.

Pour compléter les renseignements que j'ai sur le sujet, je dirai qu'il y a dans le pays nombre d'éditeurs de musique. Les principaux sont : à Montréal, Boucher, Prince, E. Lavigne, Dezouche ; à Québec, A. Lavigne, Morgan, Vézina et Cie. ; à Ottawa, Orme et fils ; à Toronto, Nordheimer, Suckling et fils, Butland ; à St. Jean, Nouveau-Brunswick, Landry et McCarthy ; à Halifax, Nouvelle-Ecosse, Peiler Brothers. J'ajouterai qu'il y a aussi une riche pépinière d'artistes, dont plusieurs ont cueilli des lauriers en Europe, et que Québec, la ville des arts par excellence au Canada, est à ce pays ce qu'est Boston aux Etats-Unis.

Le Canada s'honore d'avoir donné le jour aux artistes et amateurs distingués, instrumentistes, chanteurs, compositeurs, directeurs de sociétés chorales, dont voici

une liste condensée : Montréal, organistes et pianistes, Pelletier, Fowler, W. Bohrer, H. Bohrer, Ducharme, McLaggan, Couture, Boucher, Barnes, madame Hurtubise, madame Waters ; violonistes, Alfred Desève, Oscar Martel, Jules Hone, Saucier ; cornettiste et directeur de sociétés d'instrumentistes, Ernest Lavigne ; cithariste, Max Eichorn ; contrebassiste, Dr. Leclère. Ajoutons à ces noms madame Petipas, et madame Prume, canadienne, mariée à un célèbre violoniste belge, etc.

Québec a l'honneur de compter le maëstro Calixa Lavallée *, pianiste et compositeur distingué, Antonin Dessane (décédé), organiste et compositeur ; parmi les autres, citons comme pianistes, organistes, maîtres de chapelle et autres instrumentistes, Ernest Gagnon, Gustave Gagnon, Bishop, Crépault, LeVasseur, Adolphe Hamel, Defoy, Hébert, Curran ; parmi les violonistes Arthur Lavigne, Lavigueur, Pfeiffer (décédé), Alfred Paré ; violoncellistes, Gauvreau, Campbell ; flutistes, Octave Chavigny de la Chevrotière, Duquet ; guitariste, J. U. Gregory. Finissons cette liste avec les noms de madame Dessane, madame Cauldwell, Dr. Trudel, Joseph Vézina, etc.

Ottawa possède deux artistes distingués, le chevalier Gustave Smith, auteur de plusieurs ouvrages abrégés de musique, et le Dr. Davie. Toronto peut citer avec avantage Torrington.

Enfin, j'ajouterai à cette nomenclature faite à vol

---

* Si je pouvais m'étendre davantage sur le sujet, suivant mes désirs, je pourrais dire foule de choses sur Lavallée, Lavigne et Morgan ; mais comme le maëstro Lavallée a eu la complaisance de m'encourager pour la publication de mon recueil de seize mélodies, et de me le corriger beaucoup ; que Lavigne a travaillé avec conscience et habileté à la publication de ce recueil, etc., et que M. Morgan a été l'éditeur de quelques-unes de mes modestes compositions musicales (auxquelles je me livre, quand j'en ai le temps, mais rarement), on pourrait croire que je ne veux pas être en reste de bons procédés avec eux, et que je prétends m'acquitter d'une dette de reconnaissance.

d'oiseau, *last but not least*, l'Albani (Emma Lajeunesse), née à Montréal.

Ayant incidemment mentionné les artistes canadiens, je crois devoir dire que j'ai entendu un de mes amis, amateur d'arts, parler d'un peintre canadien très distingué, le chevalier Falardeau, né à Cap-Santé, près Québec, et marié en haut lieu, en Italie, à Florence, je crois, théâtre de son succès. Il se trouve au Canada d'autres artistes distingués en peinture; il y a en ce moment des canadiens à Paris qui font preuve d'immense talent, mais comme en parler m'entraînerait un peu loin, je mets ici le point final à cette digression pour reprendre mes considérations sur l'industrie canadienne.

Voyons maintenant ce qu'est, entr'autres choses, au Canada, la fabrication du papier sur lequel s'impriment les journaux, les brochures, etc., et avec lequel la musique elle-même est imprimée, enveloppée ou empaquetée.

Le papier, on le fabrique en quantité au Canada ; ce n'est pas la matière première qui manque ; on fabrique en quantités énormes le papier d'emballage et le papier à journal ; je citerai entr'autres les manufactures de Alex. Buntin et Cie., la *Canada Paper Co.*, et la *Dominion Paper Co.*, à Montréal, de J. W. Reid, à Québec, celle de Portneuf dont la propriétaire est une riche canadienne, Mlle Symes, mariée à un français, le marquis de Bassano, la fabrique de Napanee, celle de Stutt, Sanderson et Cie., Taylor, Thomas et Frères, Dundas, Ontario, et celle du Nouveau-Brunswick, etc.

Au dernier recensement, il y avait au Canada 21 manufactures de papier, qui ont produit pour une valeur de $1,071,651 ; il y avait aussi 25 corderies, 18 tanneries, 65 fabriques de boîtes et valises et 34 fabriques de conserves alimentaires.

La fabrication de conserves alimentaires au Canada n'en est encore qu'à ses débuts. Il y a une douzaine de

fabriques de ce genre dans le pays ; je citerai la *North American Meat Packing Co.*, de Montréal, à propos de laquelle j'ai adressé au ministère des affaires étrangères à Madrid, un rapport complet et habilement rédigé par l'actif et distingué vice-consul d'Espagne à Montréal, le Dr. Jean-Lukin Leprohon, il y a à peu près trois ans. Cette compagnie, me disait quelques mois après le Dr. Leprohon, continue toujours à préparer ses excellentes conserves à Montréal.

Je nommerai aussi la fabrique de conserves alimentaires de Sherbrooke, qu'un incendie a détruite il y a près de deux ans et que l'on travaille à faire renaître de ses cendres ; celle de Kamouraska qui a fait florès pendant quelque temps, mais dont j'ignore la position aujourd'hui ; et celle de M. Chs. Cyprien, à Québec, No. 2, rue Dorchester, faubourg St. Roch. Dans cet établissement, on prépare des conserves de viandes, légumes, etc., qui ont obtenu un premier prix et un diplôme à l'exposition provinciale de Québec en 1877. Voici une liste des prix courants de gros de la maison :

PAR DOUZAINE DE CANISTRES.	1 lb.	2 lb.	4 lb.	6 lb.
BŒUF.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bœuf bouilli	2 10	3 80	7 00	10 20
" rôti	2 20	4 00	7 30	
" salé	2 20	4 00		
" assaisonné	2 20	4 00		
" épicé	2 20	4 00		
" à la mode	2 20	4 00		
" aux légumes	2 15	3 85	7 10	
Beefsteck (fesse)	2 30	4 20	7 70	
Hachis de bœuf	2 10	3 80		
Filets de bœuf		3 30	6 10	
Filets de bœuf aux légumes		3 00	5 50	
Rognons à l'étuvée	2 10	3 80		
Tripes de bœuf		3 00		
Tripes de bœuf aux oignons		3 00		
Langue de bœuf à la gelée	4 00	7 00	12 00	

PAR DOUZAINE DE CANISTRES.	1 lb.	2 lb.	4 lb.	6 lb.
MOUTON.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Mouton bouilli	2 20	4 00	7 30	
" rôti	2 30	4 20	7 70	
Pattes de mouton rôties	2 30	4 20		
Tranches de mouton	2 30	4 20		
Ragout de mouton	2 20	4 00		
Côtelettes de mouton à l'anglaise	2 30	4 20		
Mouton aux légumes		4 00		
AGNEAU.				
Agneau rôti	2 30	4 20	7 70	
Côtelettes d'agneau	2 30	4 20		
" aux pois verts	2 30	4 20		
VEAU.				
Veau rôti	2 20	4 00	7 30	
Veau à la sauce piquante	2 20	4 00		
Hachis de veau	2 20	4 00		
Ragout de veau	2 20	4 00		
Côtelettes de veau	2 20	4 00		
Têtes et pattes de veau	2 40	4 35	8 00	
Veau aux pois verts	2 20	4 00		
Veau aux légumes	2 10	3 80	7 00	
Fricandeau	2 20	4 00		
VOLAILLES.				
Volaille bouillie	4 50	8 00		
Volaille bouillie à la saucisse	5 00	9 00		
Volaille rôtie	4 50	8 00		
Volaille rôtie et farcie	5 50	10 00		
Volaille à la sauce piquante	5 00	9 00		
Volaille aux truffes	5 50	10 00		
Volaille au lard	4 50	8 00		
Canard rôti	4 00	7 00		
" aux pois verts	4 00	7 00		
" aux truffes	5 00	9 00		
Canard sauvage	5 00	9 00		
" " aux truffes	6 00	11 00		
Oies rôties		8 00		
Ragout de dinde	4 50	8 00		
Galantine de poulets	5 50	10 00		
" aux truffes	5 50	10 00		
" à la gelée	6 00			
" " et aux truffes	7 50			

PAR DOUZAINE DE CANISTRES.	1 lb.	2 lb.	4 lb.	6 lb.
GIBIER.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Venaison rôtie		5 00		
" à l'étuvée		5 00		
Hachis de venaison		5 00		
Lièvre rôti	4 00	7 00		
" à la sauce bordelaise	4 00	7 00		
" " bourgeoise	4 00	7 00		
" aux truffes		9 00		
Perdrix rôtie		9 00		
" aux choux		8 00		
Perdrix à la sauce financière	5 00	9 00		
Galantine de perdrix		10 00		
Perdrix aux truffes		10 00		
Ortolans à la sauce financière	6 00			
POTAGES				
Soupe et bouilli	1 45	2 40	4 30	5 75
Soupe printanière	1 80	3 30		
Julienne	1 80	3 30	6 10	
Soupe au vermicelle	2 15	3 85	7 10	
" au macaroni	2 15	3 85		
" aux rognons	2 20	4 00	7 30	
" aux tomates	2 20	4 00		
Purée de lapin	2 20	4 00		
" de bœuf	2 20	4 00		
" de venaison	2 20	4 00		
" de poulets	2 20	4 00		
Potage à la tortue	2 30	4 20	7 70	
Soupe aux queues de bœuf	2 30	4 20		
Consommé à la tête de mouton	2 30	4 20		
Soupe au lièvre	2 30	4 20		
Soupe à la perdrix	2 40	4 35		
CONSOMMÉS POUR LES MALADES.				
Thé de bœuf	2 60			
Consommé de mouton	2 60			
Consommé de poulet	2 80			
LÉGUMES.				
Pois verts	1 80	3 30		
" " au beurre	2 10	3 80		
Petites fèves	1 90	3 50		
Blé d'inde frais				
" " au beurre				
Tomates				

PAR DOUZAINE DE CANISTRES.	1 lb.	2 lb.	4 lb.	6 lb.
POISSONS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bar	2 00			
" au beurre	2 20			
Eturgeon	2 00			
" au beurre	2 20			
Anguille au beurre	2 20			
Truite	2 10			
" au beurre	2 30			
Tourteaux de poisson à la sauce au vin	2 40			
PATÉS.				
Pâté de veau	4 50			
" " aux truffes	5 50			
Pâté de foie de veau	5 00			
" " " aux truffes	6 00			
Pâté de poulet	5 00			
" " aux truffes	6 00			
Pâté de lièvre	5 00			
" " aux truffes	6 00			
Pâté de perdrix	5 50			
" " aux truffes	6 50			
Pâté de bécassine	6 00			
" " aux truffes	7 00			
Pâté d'ortolans	6 00			
" " aux truffes	7 00			
Pâté d'alouettes	6 00			
" " aux truffes	7 00			
SAUCISSONS.				
Saucisson de Bologne	2 50	4 50		
Saucisse allemande	2 50	4 50		
Saucisse aux truffes	4 00	7 00		
VIANDES A LA GÉLATINE.				
Jambon à la gélatine	En canistres de fantaisie $2 la douzaine.			
Jambon et poulet "				
Bœuf "				
Veau "				
Langue "				
Lièvre "				
Perdrix "				
Alouettes "				
Venaison "				
Saumon "				

PAR DOUZAINE DE CANISTRES.	1 lb.	2 lb.
DIVERS.	$ cts.	$ cts.
Porc aux haricots..............................	$2 30	$4 20
Porc et langue à la gelée........................	4 00	7 00
Filets et porc à la parisienne.....................	4 00	7 00
Hure de Troyes aux truffes.....................	5 50	10 00

On prépare dans le même établissement des conserves de fruits, entr'autres : de prunes bleues et blanches, de fraises, de framboises, de bleuets, de cerises, etc.

Aussi on conserve d'une manière spéciale le beurre et les œufs, et l'on prépare du lait concentré, des marmelades, du sirop d'érable, etc.

Enfin, monsieur Charles Cyprien garantit que toutes ses préparations de conserves alimentaires se gardent bien sous tous les climats pendant des années.

Le raffinage du pétrole au Canada se fait encore sur une échelle modeste. Comparée à ce qu'elle est aux Etats-Unis, où elle vient en quatrième lieu en importance, cette industrie au Canada a les proportions d'une goutte d'eau, disait un économiste. En 1878, l'approvisionnement de pétrole à Enniskillen, ne dépassait pas 300,000 barils ; c'était suffisant pour le marché canadien. On y produit par semaine 8000 barils ; cependant 6000 barils par semaine suffisent à approvisionner le Canada. Il en resterait donc 2000 barils qui attendraient, en entrepôt, l'occasion d'être exportés ; mais le commerce languissant ou étant fort gêné, l'exportation est lente. Un journal disait l'année dernière que lorsque le pétrole montera à 12 ou 13 cts. par gallon à New-York, les raffineurs canadiens auront alors la chance de faire un bon commerce d'exportation et d'augmenter la production de l'huile.

La tonnellerie occupe une place marquante dans l'industrie canadienne ; ses produits prennent par milliers le chemin des Antilles, de la France et de l'Angleterre.

Il y a aussi plusieurs fabriques de ciment ; ce produit est excellent, et moitié meilleur marché que le ciment de Portland ; malgré ses bonnes qualités et son bas prix, le ciment canadien est la plupart du temps détrôné par le ciment de Portland qui possède des qualités réellement supérieures. Cependant, je dois dire ici qu'une fabrique de ciment fondée à Québec en 1854 par M. Pierre Gauvreau, architecte et ingénieur civil, a fourni tout le ciment nécessaire à la construction des fortifications de Lévis, vis-à-vis Québec, et aux travaux de maçonnerie de l'Intercolonial, l'un des plus beaux chemins de fer qui existe, sous le triple rapport de l'importance, de la quantité et du fini des ouvrages.

La boulangerie au Canada n'est pas plus avancée que dans l'ancien monde ; on y fabrique le pain blanc et le pain *bis*. Il y a dans le pays de grandes boulangeries, mais qui fonctionnent toujours d'après les mêmes procédés. Cependant, je donnerai un bon point à quelques boulangers de Québec. Un entr'autres, en 1853, M. Joseph Tourangeau, inventait un pétrin mécanique, aussi simple qu'ingénieux, et organisait toute une vaste boulangerie, rue St. Joseph, faubourg St. Roch. M. Tourangeau, qui a un talent considérable d'invention, fut le premier qui établit la boulangerie à vapeur et le pétrin mécanique, non-seulement dans le Canada, mais aussi dans le monde entier. Le nouveau pétrin supprimait du coup la plus grand partie de la main-d'œuvre et perfectionnait le pétrissage en même temps qu'il rendait l'opération plus propre. Malheureusement, cette invention utile n'a fait que lentement son chemin. Le pétrin mécanique Tourangeau, quoiqu'adopté dans

plusieurs boulangeries importantes du pays, n'a pas pris encore la vogue qu'il devrait avoir ; les grandes boulangeries de Québec s'en servent, et en retirent de grands bénéfices au point du vue de l'économie et de l'excellence du pain. Il n'y a pas à en dire long sur cette industrie ; l'invention du pétrin mécanique est le seul progrès qu'elle ait fait depuis le commencement du monde.

Je m'abstiendrai de parler d'une foule de petites industries d'importance secondaire ; je crois en avoir dit suffisamment sur l'industrie canadienne pour que l'on puisse, en jugeant de l'ensemble, savoir où elle en est arrivée, quelles sont ses chances de succès, et quels sont les avantages qu'elle peut offrir au commerce étranger.

Cette esquisse de quelques-unes des principales industries canadiennes une fois terminée, je ne crois pas devoir clore ce troisième mémoire sans mentionner que le *Capital and Labour*, revue anglaise très importante, parlant dans une livraison récente, d'un article publié dans la revue hebdomadaire *Fraser*, durant ce mois-ci, par le capitaine C. Halford Thompson, dit que le capitaine Thompson donne, en faveur de la réciprocité, l'argument le plus fort qui ait encore paru. Voici en résumé cet argument. Le capitaine nie que la réciprosité soit la protection en habits de fantaisie ; il assure, au contraire, que c'est le seul moyen par lequel on puisse jamais arriver à l'échange libre ou à peu près, d'articles utiles entre les différents pays. Il insiste sur l'adoption d'une " politique impériale " dans le vrai sens du mot, qui amènerait les provinces d'outre-mer, en même temps que le "*old country*" *à adopter des droits d'importation sur les marchandises de toutes les nations qui refusent de faire mutuellement des arrangements convenables pour l'échange d'articles utiles.*

CANADA, mars 1879.

APPENDICE

On trouvera, je n'en doute pas, les considérations suivantes sur le commerce du sucre au Canada, utiles et intéressantes.

D

" Le premier devoir du nouveau gouvernement (McDonald-Tilley), au Canada, sera probablement de proposer, dans sa politique fiscale, des mesures propres à raviver les industries qui, à la suite de quelques années d'activité, ont été forcées de suspendre leurs opérations. Nous croyons qu'un écrit publié dernièrement dans une revue anglaise, *Sugar Cane*, sur le commerce du sucre au Canada, mérite l'attention générale; nous prendrons cependant la liberté de signaler quelques erreurs qui se sont glissées dans les statistiques qui forment la base de l'article. Ces erreurs ne sont pas considérables, mais nous croyons qu'en matière de chiffres, la précision est de rigueur absolue, et qu'on ne peut donner trop d'attention à l'exactitude des statistiques au moment où l'on se propose de révolutionner la politique douanière du Canada. Dans le rapport de M. W. J. Patterson, sur le commerce de Montréal, il y a confusion entre l'importation proprement dite dans le pays et l'importation pour la consommation. Si l'on veut savoir à quoi s'en tenir sur les besoins d'un pays, il faut connaître la quantité de marchandises qui y sont importées pour la consommation, car les quantités de marchandises importées et laissées en douane, tiennent peu à la question.

" En 1877, la quantité totale de sucre importée au Canada pour la consommation n'a pas été de 97,104,336 lbs., mais bien de 94,509,009 lbs., dont 49,834,840 de la Grande Bretagne, 30,-989,372 des Etats-Unis et 13,684,797 d'autres pays. La valeur de ces importations diffère donc légèrement de celle que l'on trouve dans le rapport de M. Patterson. La valeur du sucre importé de la Grande-Bretagne s'est élevée à $2,589,031 ; celle du sucre provenant des Etats-Unis, à $1,942,709 et d'autres pays, $615,972.

Tableau de la proportion pour cent, en quantité et en valeur du sucre importé au Canada.

	Proportion en quantité.	Proportion en valeur.
Angleterre.........	52.84 pour cent	50.29 pour cent
Etats-Unis..........	32.78 " "	37.73 " "
Autres pays.......	14.38 " "	11.98 " "
	100	100

" Ce tableau démontre combien grande en valeur, comparativement à la quantité, a été l'importation des Etats-Unis, favorisée qu'elle a été par des primes d'exportation et par la fraude. C'est à cette importation seule que l'on doit attribuer la suspension des raffinages du sucre au Canada, aussi bien que l'importation du sucre de la Grande-Bretagne et la baisse dans les importations faites d'autres pays. De fait, une raffinerie ne peut pas produire exclusivement du sucre de haut titre ; dans ses opérations journalières, elle doit nécessairement produire des sucres inférieurs en matière saccharine, en couleur et en grain. Si la production de sucres de haut titre devient impossible, par suite d'une concurrence malhonnête, la raffinerie tombe nécessairement ; les sucres de haut titre seront importés des pays qui, par leurs primes, encouragent la production ; les sucres inférieurs viendront d'autres pays, et l'importation des sucres requérant le raffinage n'ayant plus sa raison d'être, cessera."

Après avoir fait ces quelques remarques, nous renvoyons nos lecteurs à l'article qui suit, et que nous avons emprunté au *Sugar Cane* d'octobre 1878 :

" Un rapport annuel sur le commerce intérieur et extérieur " du Canada, très-habilement rédigé par M. W. J. Patton, nous " donne des statistiques intéressantes sur le sucre. Il appert que " de tous les articles importés de la Grande-Bretagne et payant " des droits spécifiques, c'est le sucre qui a été le plus importé. " On constate la même chose dans les importations venant des " Etats-Unis et des autres pays ; mais tandis que la valeur du " sucre importé de la Grande-Bretagne s'élevait en 1877 à " $2,590,365, la valeur des importations du même article, venant " des Etats-Unis, ne s'élevait qu'à $2,048,828, et l'importation " venant des autres pays à $615,972. La valeur des sucres

" venant de la Grande-Bretagne, accusa pour 1877 un accrois-
" sement de $1,138,951 sur l'année précédente, et de $1,249,143
" sur l'année 1873. L'importation totale du sucre au Canada en
" 1877 s'est élevée à $97,104,336 livres, dont 50,751,240 livres
" venaient de la Grande-Bretagne et 31,351,939 livres des Etats-
" Unis. Les importations venant de la Grande-Bretagne au
" Canada constituaient en 1877, 52.73 pour cent de la consom-
" mation totale, en 1876, 29.11 pour cent, et en 1875, 32 31 pour
" cent. Celles des Etats-Unis ont été de 32.79 pour cent sur la
" commation totale en 1877, de 38.43 pour cent en 1876, et de
" 23.79 en 1875. L'accroissement des importations venant des
" Etats-Unis au Canada en 1876, était dû, sans doute, à la prime
" d'exportation aux Etats-Unis que l'on établissait pour le sucre
" américain raffiné. L'accroissement dans l'importation des su-
" cres anglais peut être attribué en partie à la prédilection crois-
" sante que l'on semble avoir au Canada pour les sucres jaunes de
" bas prix. En regard de cet accroissement dans la consomma-
" tion des sucres anglais et américains, nous voyons que les im-
" portations au Canada des pays producteurs, importations qui
" en 1875, s'élevaient à 43.55 pour cent de la consommation to-
" tale, sont tombées en 1877, à 14.4 pour cent. Voilà ce qui arri
" vera en Canada, selon l'opinion des raffineurs et des mar-
" chands des Indes occidentales, si le gouvernement canadien-
" permet que les primes d'exportation à l'étranger aient leurs
" coudées franches. En 1875, les Etats-Unis établirent une pri-
" me d'exportation, et rendirent ainsi le sucre raffiné d'une cherté
" anormale. Le résultat immédiat a été que le raffinage du sucre
" a cessé au Canada. En 1875, le Canada a importé plus de
" 45,000,000 de livres de sucre, des pays mêmes qui le pro-
" duisent. Maintenant il importe des mêmes pays moins de
" 15,000,000 de livres. Pendant ce temps, le gouvernement
" des Etats-Unis changeant d'idée, réduit la prime de manière
" presque à l'abolir, défend l'introduction du sucre brut coloré
" artificiellement, prend des mesures tendant à modifier sa
" méthode d'imposer les droits, et institue un système sévère
" d'enquêtes au sujet des fraudes commises au détriment du
" revenu par les raffineurs des Etats-Unis. Le Canada est donc
" dans une position telle qu'il doit, d'un côté, être dépourvu
" de l'industrie du raffinage, et, de l'autre, soudainement privé
" de l'approvisionnement que les Etats-Unis encourageaient

" au moyen des primes. Le Canada a donc été forcé, au prix " de grands sacrifices économiques, de tirer ses approvisionne- " ments des raffineries de la Grande-Bretagne. C'est un mau- " vais vent qui n'apporte rien de bon à personne. Sur une " exportation totale, en 1877, de 56,000 tonneaux de sucre " raffinés, en Angleterre, 22,600 tonneaux ont été expédiés au " Canada. Mais il est évident que les raffineurs anglais ne " peuvent pas regarder ce chiffre comme un criterium du com- " merce de leurs sucres ; et il est plus que probable que bientôt " cette exportation anormale s'arrêtera. D'un côté, le gouver- " nement des Etats-Unis a réduit considérablement les primes " d'exportation ; de l'autre, les dernières élections au Canada " font présager l'établissement d'un tarif de protection qui per- " mettra probablement aux raffineurs canadiens de reprendre " leurs travaux et empêchera l'entrée des sucres raffinés pro- " venant de l'Angleterre et des Etats-Unis. "

" L'espoir de voir les raffineries canadiennes ouvertes de nouveau ne peut pas tarder à se réaliser : car on voit que c'est le devoir du nouveau gouvernement d'indemniser le pays des pertes occasionnées à l'industrie par l'administration précédente, plus favorable au libre-échange. *La réouverture des raffineries est la reprise du commerce avec les Indes occidentales. Quand on aura du sucre comme cargaison de retour, on trouvera bien de quoi faire une cargaison d'envoi.* En quoi consiste, par exemple, la cargaison des navires partant de New-York pour un port de l'île de Cuba ou des autres îles ? Des planches, des douves, du foin, des patates, quelques volailles, des malles, de la quincaillerie, des meubles à bon marché, des *yankee notions*, des souliers et de la poterie forment généralement la cargaison. Est-ce qu'aucun de ces articles-là ne se trouve pas au Canada ? et le commerce avec d'autres pays, n'est-il pas un aiguillon pour faire découvrir de nouveaux articles de traffic, pour créer des besoins nouveaux, et par conséquent pour faire accroître l'échange des produits qui peuvent contribuer à la prospérité mutuelle ?

" La réouverture des raffineries de sucre au Canada aura pour conséquence le rétablissement du commerce direct avec l'étranger. "

(Le *Journal of Commerce*, Montréal, 25 Octobre 1879.)

COMMERCE ENTRE L'ESPAGNE ET SES PROVINCES D'OUTRE MER ET LES PROVINCES CONFÉDÉRÉES DU CANADA

Notes du Comte de Premio-Real,
Consul général d'Espagne au Canada, etc.

IV.

Du fait que le commerce peut se faire entre deux pays, il ne suit pas que les relations commerciales doivent, dans chaque entreprise, avoir un résultat invariablement favorable. Le fait suivant en est une preuve :

M. Schwartz, consul de Suède et de Norvége, dans une conversation que nous avions ensemble dernièrement, m'a raconté qu'un fabricant d'allumettes de sûreté, près Christiana, ayant entendu dire que cet article pouvait se vendre au Canada, en envoya une quantité immense à Québec : 3000 caisses contenant chacune 50 grosses d'allumettes, soit 150,000 grosses, dont la valeur se montait à environ £1500 sterling ; mais comme le fabricant négligea de faire les démarches ordinaires en ce pays pour le placement de cette cargaison, il en résulta qu'il ne put en vendre une seule boîte. On se demandera comment la chose est arrivée pour un objet de consommation générale. Plusieurs raisons y ont contribué. D'abord, la quantité en était trop grande pour le Canada, ou, à vrai dire, pour aucun pays, et les caisses séparément en contenaient trop. Il n'y a au Canada qu'un petit

nombre de villes importantes, et beaucoup de petits villages. Pour rencontrer les besoins du commerce, il aurait fallu borner le nombre de grosses à 5 ou tout au plus à 10 grosses par caisse. Enfin, le fabricant n'avait pas à Québec d'agent intéressé dans la vente, de sorte que tout le monde attendait qu'elles fussent vendues à vil prix. On les a même offertes en vente pour trente sous canadiens * la grosse, libres de tous frais, mais personne n'a voulu les acheter. Le consul m'a autorisé à publier ce fait. La conséquence qu'il faut en tirer est que si le fabricant avait fait les recherches convenables et pris des informations précises, il en aurait envoyé une moindre quantité, en plus petites caisses ; de plus, s'il les avait consignées à un sien agent, à Québec, il les aurait vendues et aurait évité cette immense perte ; et, avec l'insuccès de cette première tentative, le grand dommage causé à cette branche de commerce au Canada, ne serait pas arrivé. Ce fait démontre d'un autre côté que toute la bonne volonté des gouvernements et des agents consulaires et diplomatiques ne saurait toujours servir de protection contre des erreurs de ce genre; erreurs d'autant plus incompréhensibles qu'elles sont le fait d'un négociant d'un pays comme la Norvége qui a atteint un assez haut degré d'excellence dans les affaires de commerce étranger et de navigation, spécialement pour le transport des marchandises. En effet, comme j'ai eu l'honneur de le faire remarquer dans un écrit que j'ai adressé à mon gouvernement, il y a quelque temps, les Scandinaves ont toujours lutté avec les Anglais pour le transport du fret, et je ne connais que deux nations qui aient réussi sous ce rapport : les Siamois en Asie et les Scandinaves au nord de

* Un sou du Canada vaut un cinq-sixième d'un cent de piastre, ou à peu près un trentième d'un chelin sterling.

l'Europe et de l'Amérique, y compris le port de Québec. La péninsule scandinave, et surtout la Norvége, est arrivée, par exemple, au plus haut degré de perfection dans son système de télégraphie maritime, et je ne doute pas que si l'on faisait faire des recherches par une commission, ou autrement, dans les affaires maritimes de la Scandinavie et du Siam, on pourrait y recueillir des informations importantes. La Belgique tranquillement et modestement comme elle agit en toute occasion,a suivi ce système maintes circonstances ; elle a toujours essayé, et souvent avec succès, à trouver des idées sur tous les sujets que peuvent lui être de quelqu'utilité pratique. A preuve supplémentaire que la Scandinavie pourrait nous en fournir de bons exemples, je dirai que la France et l'Autriche ont adopté la barre du gouvernail établie par la Norvége. L'Angleterre aussi a puisé beaucoup de sa législation maritime à la même source. Cependant le succès remporté par la Scandinavie sur l'Angleterre ne l'a pas été, comme rien dans ce monde ne peut l'être, sans beaucoup de travail, de sacrifices et de difficultés. L'extrait suivant d'une lettre que je publie avec la permission de l'auteur, mon ami, le consul de Suède et de Norvége, en est une preuve :

“ A part certains faits qui sont venus à ma connaissance, les frais énormes que l'on demandait pour charger les vaisseaux norvégiens, m'ont fait croire que nos navires dans ce port étaient victimes d'une imposition. J'ai consulté la meilleure autorité sur le sujet (le gardien du port) qui était complètement du même avis, et qui m'a conseillé de demander des soumissions pour la prochaine saison. Après mûre réflexion, je me suis convaincu qu'il fallait des soumissions pour arriver au résultat voulu ; j'ai donc résolu d'en demander, mais en ma qualité de consul. Plusieurs soumissions ont été reçues ; de l'avis du gardien du

port, une d'entr'elles a été acceptée, et du consentement du soumissionnaire elle a été envoyée aux autorités compétentes en Norvége, pour leur permettre de faire les démarches qu'elles jugeraient convenables, en vue de publier la dite soumission pour l'information des propriétaires de vaisseaux, et avec la garantie de ce consulat de leur en faire tenir le bénéfice ; pourvu toutefois que l'armateur ou le capitaine en prévienne ce consulat avant l'arrivée du vaisseau. Les arrangements nécessaires ont été faits. Le bénéfice qu'on en retirera sera une réduction du prix (qui variait de $1.30 à $1.40 par échelle Saint-Pétersbourg de 100 madriers) à $0.85 ; réduction qui, sur les navires suédois et norvégiens qui visitent le port de Québec représentera une économie annuelle de $30,000 à $40,000. Les navires qui arriveront dans le port sans s'être mis, au préalable, en communications avec le bureau consulaire, comme susdit, courront leur chance, mais copie de la soumission sera déposée chez les courtiers maritimes pour l'information des intéressés."

La démarche faite par le consul de Suède et Norvége, a été nécessitée, comme il le dit lui-même, par des motifs concernant le chargement des vaisseaux scandinaves par les journaliers de bord de Québec. Le prix exorbitant qu'exigent ces journaliers de bord, leur est-il avantageux ? Malheureusement, comme je l'ai dit dans mon mémoire III, page 19, il y a toujours ce que j'appelle le spéculateurs des masses (des masses même dans les pays les plus avancés) qui, petit à petit, parviennent à se convertir en mandarins ou dictateurs de ces masses ; ce sont en réalité des autocrates qui, commençant bientôt et bien souvent par exiger et obtenir même des avances, soit directement, soit indirectement, finissent par accaparer le pouvoir ou l'argent, ou encore tous les deux à la fois. C'est précisément ce qui arrive aujourd'hui aux journa-

liers de bord de Québec. Quelques gens intéressés les ont poussés à se former en association, leur ont fait adopter des règlements, etc. ; ces gens-là étant eux-mêmes ceux qui, pour leur bénéfice personnel, employaient les journaliers, ont exigé et exigent encore aujourd'hui, avant de les mettre à l'ouvrage, une part des gages de ces ouvriers aveugles ; ce qui réduit les gages de ces derniers en général au-dessous de ce qu'ils étaient auparavant l'organisation de la société. L'action de monsieur le consul Schwartz, qui a voulu mettre fin à cet état de choses, lui a valu la haine, et il est même menacé de la vengeance de ces " amis du peuple." * Il en est toujours ainsi quand les masses mal conseillées veulent s'élever au-dessus de leur propre niveau, afin d'arriver d'une façon ou d'autre à une position que le mérite seul doit conquérir. Elles réussissent comme la grenouille de la fable qui " s'enfla si bien qu'elle creva." L'impossibilité de réaliser ce rêve d'égalité universelle a été parfaitement exposée par l'hon. Juge Routhier dans une conférence qu'il a donnée tout dernièrement à Québec. " La révolution française, par exemple, a-t-il dit, " a

---

* " Québec, le 4 mars 1879. = M. S......z, M. Schwartz, que le diable emporte votre nom, après le 1er mai prochain, si vous vous mêlez des vaisseaux norvégiens, c'est-à-dire des navires, autrement que comme consul, vous et votre damné Hansen, vous pouvez vous préparer à retourner dans votre maudit crève-faim de pays ou à aller en enfer, où vous, et tous les voleurs norvégiens, devriez être. Il y a un comité de douze individus qui ont juré votre mort. Ainsi, gare à vous ! = *Argus.*"

Moi-même, n'ai-je pas dans d'autres pays reçu des menaces diverses, et n'ai-je pas été le point de mire de plusieurs vengeances, parce que je tâchais d'éviter la contrebande, certains abus, etc., etc ? Un soir, dans une ville des Etats-Unis, n'ont-ils pas tiré sur moi un coup de revolver ? Mon cher ami le savant M. Faraldo, dont je regrette encore la mort, disait qu' " un employé du corps consulaire *est sans cesse comme sur un champ de bataille.*" M. Faraldo, ancien consul général, n'a pas subi une mort violente, mais le pauvre ami a succombé, alors qu'il était ministre plénipotentiaire, aux atteintes d'un climat terrible.

voulu établir cette égalité universelle. Elle a commencé par abattre les têtes royales et aristocratiques. Mais à peine celle de Louis XVI était-elle tombée, que s'élevaient les têtes des chefs de la Gironde. Quand celles-ci disparurent, elle pensa avoir tout aplani ; mais elle vit qu'il restait encore Danton et Robespierre. La guillotine fit encore une fauchée, lorsqu'il s'éleva un homme d'une force herculéenne, qui l'arrêta dans sa marche, la souleva audessus des têtes des masses, la planta là et monta sur le tout." Tel est le résultat de tous les mouvements populaires qui se font contre les vrais principes. Ceux qui poussent les masses à la révolte deviennent à leur tour plus tyranniques que ceux qu'ils ont fait déposer, jusqu'à ce qu'il arrive un autre homme, doué d'une grande puissance, qui les domine tous et rétablit l'ordre.

Revenons à notre sujet. Comme je l'ai déjà dit, tous les traités du monde ne sauraient suffire au manque de prévoyance dans les affaires commerciales. Le digne consul de Norvége et de Suède partage mon opinion lorsqu'il dit qu'il faut absolument des correspondants ou agent de maison d'affaires, responsables et intéressés, dans chaque pays où une nation veut faire du commerce. C'est surtout le cas pour ceux des négociants qui font le commerce d'après les coutumes anglaises. Ils disent que le correspondant ou agent de leur maison est directement intéressé dans la vente des marchandises, qu'il connaît les besoins du marché dans le moment même, qu'il est dans tous le secrets de la *confrérie*, qu'il sait enfin où il peut placer sa cargaison aux meilleures conditions et où il en retirera le plus de profit ; et que, *s'il est honnête*, dans l'intérêt de son principal comme dans le sien propre, il en fera le meilleur placement possible. Il ne faut pas, entr'autres choses, oublier cela, particulièrement en Espagne où, comme je l'ai

dit dans mon mémoire I, on ne prend dans toutes les circonstances les voies et moyens, pas plus qu'on ne les étudie toujours soigneusement dans tous leurs détails.

A part les milles gracieusetés dont je lui suis redevable, M. Schwartz a eu l'extrême complaisance de me donner plusieurs des renseignements qui suivent.

DURÉE MOYENNE, PAR AN, DES VOYAGES D'ANGLETERRE AUX PORTS DU SAINT-LAURENT, DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

Années.	A Québec.		Aux endroits sur le Saint-Laurent, en bas de Québec.		Aux endroits dans le golfe Saint-Laurent.	
	Des ports à l'est de l'île de Wight.	Des ports à l'ouest de la dite île.	Des ports à l'est de l'île de Wight.	Des ports à l'ouest de la dite île.	Des ports à l'est de l'île de Wight.	Des ports à l'ouest de la dite île.
	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.
1874	47.3	42.9	42.1	44.7	42.1	40.0
1875	47.6	46.1	45.6	41.7	42.2	40.3
1876	46.9	45.3	49.0	42.3	45 0	40.6
1877	40.2	39.4	38.7	39.3	35.6	35.7
1878	37.3	32.5	37.8	37.5	37.6	31.4
	43.9	41.2	42.6	41.1	40.5	37.6

DURÉE MOYENNE, PAR MOIS, DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

Mai.......	41.6	35.5	43.5	34.0	38.8	33.1
Juin......	42.1	39.8	44.4	37.9	40.1	38.8
Juillet...	50.6	46.3	40.6	44.5	45.9	42.4
Août......	42.8	44.5	39.5	40.1	39.3	34.0
Sept......	43.8	40.7	40.7	41.4	39.3	37.1
Octob.....	52.1	50.3	45.9	51.6	49.0	44.1
Novemb.	70.0	78.0	0	0	0	60.0

DURÉE MOYENNE DES VOYAGES A SAINT-JEAN (Nouveau-Brunswick) ET HALIFAX (Nouvelle-Ecosse), DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

PORTS.	Des ports sur la côte ouest de l'Angleterre et à l'ouest de l'Ile de Wight.	De tous les ports à l'est d'icelles.
Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.............	43.8	46.3
Halifax, Nouvelle-Ecosse............	37.4	39.6

DURÉE MOYENNE, PAR AN, DES VOYAGES DE QUEBEC EN ANGLETERRE, DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

	Aux ports sur la côte ouest et à l'ouest de l'île de Wight.					Aux ports à l'est d'icelles.				
	1874	1875	1876	1877	1878	1874	1875	1876	1877	1878
	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.	Jours.
Jusqu'à la fin de Juillet........	34.7	32.2	34.8	30.3	35.4	37.0	34.8	35.5	34.0	41.2
" " Août..........	36.0	38.5	36.5	39.0	37.8	38.7	41.1	38.5	41.2	42.3
" " Septembre.......	36.6	38.1	34.0	44.6	34.0	38.6	40.3	36.5	40.6	41.0
" " Octobre..........	34.1	32.6	38.7	32.5	30.9	37.9	35.5	38.3	37.7	30.5
" " Novembre.......	33.1	30.7	33.0	31.0	00.0	40.0	38.3	40.3	34.8	46.0
" " Décembre........	41.4	38.8	35.7	34.7	54.5	47.2	49.4	44.3	45.0	57.0
Saison..................	36.1	35.2	35.2	32.5	35.4	39.6	39.9	38.5	36.5	43.0

SÉJOUR MOYEN, PAR AN, DANS PLUSIEURS PORTS CANADIENS (CARGAISONS DE BOIS), DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

PORTS.	Détention en jours pour chaque 100 ton. enregistrés.				
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.
Québec	3.77	2.59	2.56	2.54	2.44
Saguenay	3.53	3.41	3.36	3.16	2.83
Dalhousie	6.20	4.19	4.43	3.94	4.26
Miramichi	6.00	4.23	3.98	3.82	3.92
Richibouctou	7.26	6.78	6.47	6.73	7.12
Shédiac	6.68	5.37	4.92	4.94	5.83
Pugwash	....	7.04	6.16	3.28	4.27
Saint-Jean, Nouveau-Brunswick	5.94	4.59	4.00	5.50	3.29
	5.50	4.78	4.49	4.24	4.25

Les ports de Québec et Miramichi sont les principaux points de chargement pour le bois, dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent.

LAPS DE TEMPS, EN MOYENNE, EXPIRÉ DÈS L'ARRIVÉE DU NAVIRE SUR LEST AUX PORTS SOUS-MENTIONNÉS, POUR PRENDRE DU BOIS, ALLER EN ANGLETERRE ET EN REVENIR, DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

DE QUEBEC A		DE MIRAMICHI A	
Côte de l'est et retour.	Côte de l'ouest et retour.	Côte de l'est et retour.	Côte de l'ouest et retour.
Jours.	Jours.	Jours.	Jours.
119.8	121.4	110.6	107.5

DURÉE DE LA SAISON DE NAVIGATION DANS LE SAINT-LAURENT, DEPUIS 1874 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

Années.	Premiers arrivages d'outre-mer, à Québec.	Premiers arrivages de l'intérieur à Québec.	Derniers départs.	Durée de la saison.
1874	28 avril.	10 mai.	25 novembre.	215 jours.
1875	29 "	9 "	23 "	214 "
1876	6 mai.	9 "	24 "	202 "
1877	25 avril.	26 avril.	26 "	215 "
1878	20 "	21 "	25 "	219 "

Quant aux premiers arrivages, je dois faire observer que les règlements d'assurance de quelques pays empêchent les vaisseaux de partir pour le Canada avant une date assez avancée de la saison.

Il est opportun, je crois, de donner ici une idée des dépenses moyennes ou approximatives d'un navire au Canada. Comme il serait un peu long de s'occuper de tous les cas concernant l'entrée et la sortie d'un navire, et que la chose ne peut faire partie que d'un ouvrage spécial et très étendu, je me contenterai de citer l'exemple suivant :

FRAIS DE PORT, EN MOYENNE, D'UN NAVIRE DE 800 TONNEAUX ARRIVÉ SUR LEST ET PARTANT AVEC UNE CARGAISON DE BOIS.

Hôpital, police riveraine, usage du port	$ 80 00
Pilotage de la mer au port et *vice versâ*, selon la profondeur de l'eau, soit	125 00
Changement de station deux fois, dans le port, avec secours de remorqueurs et pilotage, soit	45 00
Mouillage	45 00
Frais de douane, d'entrée et de sortie	10 00
Louage de bateaux pour fin d'arrimage	25 00
Dépenses diverses, soit	10 00
	$340 00

Un navire de 800 tonneaux peut porter ordinairement 350 madriers mesurés d'après l'étalon de Saint-Pétersbourg, ou 1050 tonneaux de bois.

	Tarif régulier jusqu'à ce jour, de $1.20, à $1.40 ; disons $1.30.	Tarif des soumissionnaires, $0.85.
Compte de l'arrimeur pour 350 madriers, étalon de Saint-Pétersbourg................	$455	297 50
Audessus..................	340	340 00
	795	637 50
2 0/0 de commission en avance......................	16	13 50
	$811	50 00
Soit par tonneau.........	$1 00	$81 00

	Tarif régulier jusqu'à ce jour de $1.10 à $1.20 par tonneau, disons $1.15.	Tarif des soumissionnaires $0.80.
Compte de l'arrimeur pour 1050 tonneaux, soit........................	$1210	840
Au dessus....................	340	340
	1550	1180
2 0/0 de commission en avance....................	30½	23½
	$1580	$1200
Soit par tonneau........	$2 00	$1 50

Pour les cargaisons mêlées, suivant les proportions. Honoraires des consulats extra.

Sans les renseignements précédents, que l'on peut trouver en eux-mêmes très intéressants, les autres (sur les frets) que je vais donner à la suite, ne seraient pas complets et pourraient ainsi perdre de leur utilité ; car il faut bien remarquer que, étant donné le prix du fret d'un endroit à un autre, on ne peut encore calculer les résultats financiers du voyage d'un navire. Il faut avoir la liste des frais qui, comme on le sait, comprennent l'arrimage, etc., de la cargaison. Il faut aussi avoir toutes les données nécessaires pour pouvoir calculer aussi juste que possible la durée plus ou moins longue du voyage et du séjour au port et d'autres éventualités.

Je publie donc ces statistiques, afin d'offrir aux négociants, aux armateurs, aux affréteurs et autres, l'occasion de s'en servir dans une certaine mesure. Quant aux frets, on trouvera *tale quale* toutes les informations que

j'ai pu recueillir à droite et à gauche après plusieurs mois de recherches, et même parfois, moyennant certaines dépenses. Je dis parfois, parceque dans plusieurs occasions on a répondu à mes recherches de la façon la plus gracieuse.

Je commencerai par les frets tels qu'il étaient dans le passé à Québec ; je continuerai avec ceux de différents endroits du Canada, et du Canada en général ; puis je donnerai les renseignements que j'ai pu me procurer sur les frets tels qu'ils sont dans le moment.

TAUX A QUÉBEC DU FRET OCÉANIQUE, DEPUIS 1859 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT

1859

A l'ouverture de la navigation, en mai, on fixa les premiers taux du fret à 28*s*. pour Liverpool, 27*s*. pour Greenock, 29*s*. et 30*s*. pour Londres par tonneau pour le bois, et à 82*s*. 6*d*. et 90*s*. pour les madriers envoyés à Londres. Ces taux se maintinrent, avec de très-légères variations, jusqu'à la dernière moitié de juillet ; mais alors les taux augmentèrent par suite d'un plus grand nombre de demandes, et s'élevèrent jusqu'à 30*s*. et 30s. 6*d*. pour Liverpool, avec une avance variant de 1*s*. à 3*s*. par tonneau, aux ports étrangers (*outports*). Cependant ces taux n'en restèrent pas là, et au milieu d'août ils étaient retombés à 28*s*. 6*d*. pour Liverpool et Greenock, et à 32*s* et 33*s*. pour les ports étrangers. La situation resta la même jusqu'à la fin de septembre. Mais bientôt, le fret s'éleva ensuite à 30*s*. pour Liverpool 32*s*. pour Greenock, 100*s*. pour les madriers expédiés pour Londres, et à 32*s*. et 33*s*. pour les ports étrangers ; les taux continuèrent de monter et atteignirent enfin 35*s*. pour Liverpool, et 37*s* 6*d*. pour la Clyde ; ce furent là à peu près les dernières variations de l'année.

1860

Les taux furent d'abord de 30*s*. 6*d*. et 31*s*. pour Liverpool, et continuèrent ainsi sans subir de variations jusqu'au mois d'août ; il y eut alors un changement et les taux s'élevèrent à 35*s*. et 37*s*. 6*d*. ; les derniers taux furent 40*s*. pour Londres et 38*s*. pour Liverpool ; on paya même 14*s*. 6*d*., pour du grain venant de Montréal et transporté à Liverpool.

1861

Les premiers taux cette année-là furent 30*s*. pour le bois carré à destination de Liverpool, et 95*s*. pour les madriers expédiés à Londres ; les taux restèrent à peu près les mêmes jusqu'au milieu de l'été. Mais alors une

diminution se fit sentir et les taux furent : pour Greenock, 28*s*. ; pour Liverpool, 27*s*. 6*d*. pour le bois ; et pour Londres, 87*s*. 6*d*. pour let madriers.

1862

Au commencement de mai, les taux pour Liverpool étaient de 30*s*. par tonneau pour le bois carré ; mais ils ne se maintinrent ainsi que pendant deux semaines à peu près et tombèrent à 28*s*. pour Liverpool. Au commencemen de juin, ils furent à 29*s*. et 30*s*. pour Liverpool, pour le bois carré ; de 85*s* à 87*s* pour les madriers ; de 87*s*. à 90*s*. pour Londres, et se maintinrent à ces chiffres jusqu'au commencement de juillet. Alors ils augmentèrent de 6*d*. par tonneau et continuèrent ainsi quelque temps. Au commencement d'août, ils étaient à 31*s*. 6*d*. pour Liverpool et peu après à 32*s*.; ils se maintinrent ainsi jusqu'au milieu de septembre. Alors les taux élevés payés à Montréal pour le grain commencèrent à faire sentir leur influence sur les prix du fret ici, et les taux s'élevèrent à 34*s*. et 34*s*. 9*d*. pour Liverpool ; à 34*s*. 6*d*. pour Greenock, et à 37*s*. 6*d*. et 40*s*. pour les bois francs destinés à Londres et à 100*s*. pour les madriers ; ils montèrent même jusqu'à 41*s*. pour le bois carré expédié à Liverpool ; à 42*s*. pour Queenstown ; et à 40*s*. 6*d*. pour la Clyde à la fin de la saison.

1863

Au commencement de la saison, les taux pour le fret furent plus bas qu'on ne l'avait prévu. Quelques navires, arrivés très à bonne heure, obtinrent 31*s*. 6*d*. pour Liverpool; mais aussitôt que le gros de la flotte du printemps arriva et que les navires nouvellement construits furent mis sur le marché, le taux retomba rapidement à 28*s*., et même dans un cas on accepta 27*s*. 3*d*. pour Liverpool, 87*s*. 6*d*. pour les madriers secs, et 93*s*. 9*d*. pour les madriers flottants expédiés à Londres. Au milieu de juin, les taux étaient à 30*s*. pour Liverpool. En juillet, ils montèrent à 32*s*. 6*d*. Au mois d'août, par l'influence des bonnes nouvelles du marché de Liverpool, et par la crainte aussi qu'un grand nombre ne pussent faire un second voyage, ils montèrent jusqu'à 35*s*. ; et en septembre ils atteignirent leur maximum, c'est-à-dire 38*s*. ; on faisait des demandes surtout pour Liverpool. Vers le premier d'octobre, l'arrivée d'une flotte considérable, et les nouvelles décourageantes du marché de Liverpool furent cause que les taux tombèrent tout-à-coup à 35*s*. Il devint alors évident que le tonnage dépassait de beaucoup les besoins du commerce et qu'un grand nombre de navires seraient obligés de revenir de Montréal sans avoir trouvé de cargaison de grain. Les taux déclinèrent donc graduellement jusqu'à 29*s*. 6*d*., et à la fin de novembre à 28*s*. 6*d*. et 27*s*. 6*d*. pour Liverpool ; à 30*s*. pour le bois franc et à 85*s*. pour les madriers, à destination de Londres. Pour ce qui est des ports étrangers, les taux y furent beaucoup plus stables; jamais ils ne descendirent aussi bas ni ne montèrent aussi haut que les taux du fret pour Liverpool. On ne pouvait s'attendre, pour le printemps

suivant surtout, à ce que les taux fussent élevés. A Montréal, les droits ne furent pas rémunératifs, pendant toute la saison ; une fois on paya un prix raisonnable pour de la farine, mais on ne put se procurer du grain, et dans l'automne les prix descendirent jusqu'à 4*s*. 6*d*. et 5*s*. ; jamais cependant dans aucune circonstance ils ne dépassèrent 7*s*. 6*d*.

1864

Les taux du frêt furent en somme remarquablement stables durant toute la saison. Pour Liverpool et la Côte Occidentale, les taux n'excédèren jamais 31*s*. 6*d*. et ne descendirent pas non plus au-dessous de 28*s*. Les premiers taux de la saison furent de 29*s*. 6*d*. et 29*s*., mais cela pour deux navires seulement. Après l'arrivée de la flotte de printemps, le taux du fret pour Liverpool fut de 28*s*. ; on paya 31*s*. 6*d*. pour le bois franc et 90*s*. pour les madriers secs expédiés à Londres. Mais, en juillet, il y eut bientôt une hausse ; le prix monta à 30*s*. puis à 31*s*. pour Liverpool et 33*s*. 6*d*. pour Londres. Au mois d'août, comme on avait obtenu de hauts prix pour Londres, on fit des demandes considérables de tonnage pour ce port, et ces demandes se continuèrent jusqu'en octobre. On paya 36*s*. pour le bois franc et 105*s*. pour les madriers secs ; mais les prix du fret pour Liverpool ne s'accordèrent pas avec ces derniers et n'excédèrent pas 31*s*. Au mois de novembre, on mit sur le marché beaucoup de navires venant de Montréal. Les taux baissèrent graduellement et les derniers furent 29*s*. pour Liverpool et 87*s*. pour Londres pour les madriers secs. Les taux pour les ports de la Côte Occidentale furent généralement ceux de Liverpool, et les taux pour les ports de la Côte Orientale à peu près ceux de Londres, (excepté, comme de raison, pour les ports qui suscitaient certaines objections). A Montréal, pendant toute la saison, les taux ne furent pas du tout satisfaisants. Une quantité limitée de grain et de farine fut mise à bord d'un navire durant la première partie de la saison ; mais les taux n'excédèrent jamais 6*s*. et 6*s*. 6*d*., et dans l'automne il y eut si peu de frets, que les prix devinrent nominaux, savoir : 4*s*. et 5*s*.

1865

Les taux pour le fret furent exceptionnellement languissants : 26*s*. pour Liverpool et pour la Clyde, et de 75*s*. à 80*s*. pour les madriers, au commencement de la saison. Ces taux tombèrent ensuite graduellement jusqu'à et 20*s*. 6*d*. 21*s*. Les derniers taux de la saison furent 21*s*. 6*d*. pour Liverpool, et de 70*s*. à 75*s*. pour les madriers expédiés à Londres.

1866

Les taux furent très-bas pendant la saison, avec une tendance continuelle à la baisse. Ils furent de 28*s*. et de 28*s*. 3*d*. pour Liverpool et la Clyde, et tombèrent ensuite à 22*s*. 6*d*. En octobre il y eut une hausse, et les derniers taux de la saison furent 24*s*. pour Liverpool, et 77*s*. 6*d*. pour les madriers secs transportés à Londres.

1867

Les prix du fret ne furent pas très-rémunératifs durant l'été ; ils varièrent de 25*s*. à 28*s*. pour Liverpool et la Clyde, et de 70*s*. 6*d*. à 80*s*. pour les madriers envoyés à Londres. Les grèves et les organisations d'unions affectèrent gravement les intérêts des armateurs et du trafic en général. *

1868

Taux très-réduits et nullement rémunératifs ; variant de 27*s*. à 29*s*. pour Liverpool et la Clyde, et de 75*s*. à 80*s*. pour les madriers envoyés à Londres.

1869

Les premiers taux pour le fret furent de 27*s*. 9*d*. par tonneau, et descendirent à 22*s*. 6*d*. à la fin de mai. Mais vers la clôture de la saison, par suite d'une demande soudaine de navires pour le grain, les prix montèrent considérablement et les derniers furent 31*s*. 6*d*. pour Liverpool, 30*s*. pour Greenock, et 32*s*. 6*d*. pour Londres.

1870

Premiers taux, 26*s*. pour Liverpool et 25*s*. pour la Clyde ; derniers taux, de 27*s*. à 30*s*. pour Liverpool, selon la quantité du bois franc, et à peu près 24*s*. ou 25*s*. pour la Clyde.

1871

Premiers taux, 27*s*. pour Liverpool, 28*s*. 9*d*. pour Londres, et 24*s*. 6*d*. pour la Clyde ; derniers taux, 28*s*. 6*d*. pour Liverpool, 30*s*. pour Londres, et 28*s*. pour la Glyde.

1872

Les taux furent élevés toute la saison. Ils s'ouvrirent à 30*s*. pour Liverpool et Londres et à 27*s*. pour Greenock ; pendant le mois de septembre, ils s'élevèrent à 36*s*. et 87*s*. 6*d*. pour Liverpool, à 36*s* et 87*s*. 9*d*. pour Londres et à 32*s*. pour Greenock ; les derniers taux de l'année furent 32*s*. et 80*s*. pour Londres, 30*s*. et 80*s*. pour Liverpool, et 28*s* pour la Clyde.

1873

Les taux n'éprouvèrent pas beaucoup de modification ; les premiers furent élevés et se maintinrent au même niveau pendant toute la saison ; les derniers furent 45*s*. pour le bois carré et 120*s* pour les madriers expédiés à Liverpool ; 50*s*. pour le bois carré et de 120*s* pour les madriers

---

* On souffre encore de ces grèves et *organisations*.—El C. de P-R.

2

envoyés à Londres ; 42*s*. 6*d*. pour le bois carré, et 115*s*. ou 117*s*. 6*d*. pour les madriers transportés à Greenock.

1874

Les premiers taux furent de 40*s*. à 41*s*. pour Liverpool et Londres, et de 37*s*. à 40*s*. pour Greenock ; ils baissèrent ensuite jusqu'en octobre, puis subirent une hausse, jusqu'à ce qu'en novembre ils furent de 30*s*. pour Londres et Liverpool, de 29*s*. et 30*s*. pour Greenock, et de 28*s*. et 30*s* pour Bristol.

1875

Premiers taux, 30*s*. pour le bois carré, et 76*s*. 3*d*. pour les madriers envoyés à Londres ; 30*s*. pour le bois carré, et 77*s*. 6*d*. pour les madriers envoyés à Liverpool ; 27*s*. pour la Clyde. Derniers taux, 40*s*. et 95*s*. pour Londres ; 38*s*. et 95*s*. pour Liverpool, et 35*s*. pour la Clyde.

1876

Premiers taux, 32*s*. 6*d*. pour le bois carré, et 80*s*. pour les madriers transportés à Londres ; 31*s*. 6*d*. pour le bois carré, et 80*s*. pour le madriers destinés à Liverpool ; 29*s*. pour la Clyde. Derniers taux, 36*s*. et 90*s*. pour Londres, 36*s*. et 90*s*. pour Liverpool, et 34*s*. pour la Clyde.

1877

Premiers taux à destination de Londres, 80*s* et 81*s*. pour les madriers, pour Liverpool, 35*s*. pour le bois franc, 27*s*. 6*d*. pour le pin, et 77*s*. 6*d*. pour les madriers ; pour la Clyde, 28*s*. 6*d*. Derniers taux, 33*s*. pour le chêne et 30*s*. pour le pin envoyés à Liverpool, et 77*s* 6*d*. pour les madriers à destination de Londres, 30*s*. et 77*s*. 6*d*. pour les madriers ; pour la Clyde, 30*s*. pour le bois franc et 28*s*. 6*d*. pour le pin.

1878

Taux nullement satisfaisants durant toute la saison. Les premiers furent pour Londres, 65*s*. et 66*s*. 3*d*. pour les madriers ; 24*s*. pour le bois carré, et 65*s*. pour les madriers expédiés à Liverpool ; pour Greenock, bois carré, 21*s*. 6*d*. et 22*s*., pour Cardiff, bois carré, 24*s*., pour Glasgow, madriers, 66*s*. 3*d*.

Taux pour le mois de juin.—Londres, 66*s* 3*d*., 26*s*., 67*s*. 6*d*. ; Liverpool, 24*s*., 24*s*. 6*d*., 66*s*. 3*d*. ; Greenock, 22*s* 6*d*. ; Dublin, 67*s*. 6*d*. ; Glasgow, 67*s*. 6*d*. ; Tyne, 24*s*.

Mois de juillet.—Londres, 66*s*. 3*d*., 67*s*. 6*d*. ; Liverpool, 24*s*., 24*s*. 6*d*. ; Greenock, 22*s*. 6*d*. ; Dublin, 25*s*., 66*s* 3*d*. ; Côte orientale de l'Irlande, 68*s*.

Mois d'août.—Londres, 65*s*. et 60*s*. ; Liverpool, 22*s*. 6*d*. ; Greenock, 20*s*. ; Glasgow, 65*s*. ; Gibraltar, 32*s*. 6*d*., 82*s*. 6*d*. ; Leith, 21*s*. 3*d*.

Mois de septembre—Londres, 62*s*. 6*d*., 26*s*. et 65*s*. ; Liverpool, 22*s*. 6*d*., 23*s*., 23*s*. 6*d*., 66*s*. 3*d*. ; Greenock, 20*s*. ; Havre, 25*s*., 65*s*. ; Aberdeen, 22*s*.-

6*d*., 65*s*.; Dublin, 24*s*., 67*s*, 6*d*., 25*s*.; Cardiff, 21*s*.; Fleetwood, 24*s*., 65*s*.; Swansea, 23*s*. 6*d*.; Barrow, 25*s*.; Sharpness, 22*s*.; Portsmouth, 2?*s*.

Mois d'octobre.—Londres, 72*s*., 6*d*., 75*s*. et 80*s*.; Liverool, 26*s*., 27*s*. et 70*s*.; West Point, 27*s*., 67*s*. 6*d*.

Mois de novembre.—Londres, 80*s*.; Liverpool, 27*s*. 6*d*., 80*s*.; Glasgow, 75*s*.; Toulon, 40*s*., 90*s*.

Le fret du bois venant du Saint-Laurent n'a pas augmenté. Il y a eu cependant quelques transactions à $16 et $17, pour la rivière de la Plata, et à £6 pour la côte occidentale de l'Amérique du Sud. On commence à transporter par le Saint-Laurent du phosphate du Canada.

Les tables ci-dessus ont été compilées expressément pour moi par M. F. Johnston, surintendant de la bourse de Québec (*Quebec Merchants' Exchange*).

Avant de continuer, je dois dire ceci : On pourrait croire qu'ici au Canada, les navires canadiens et même anglais se trouvent en position d'obtenir des frets à meilleurs prix que les vaisseaux étrangers (espagnols, norvégiens et autres). Ce serait là une fausse impression, car il n'y a pas au Canada de navires plus spécialement favorisés que d'autres, au moins par des règles établies et connues. Il peut arriver cependant que les conditions de fret puissent quelquefois tant soit peu différer, mais cela peut être dû à trois raisons principales : 1° l'état matériel et les circonstances commerciales du navire ; 2° les questions d'assurance ; 3° (celle dont on tient plus souvent compte) les conditions personnelles du capitaine ou des chefs du bord.

Québec, 1 avril 1879.

Ilmo Sr. Conde de Premio-Real,
Consul Général d'Espagne au Canada,
etc., etc., etc.

Monsieur le comte,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir les renseignements que vous nous avez demandés, et nous serons toujours heureux de vous transmettre toute information qu'il sera en notre pouvoir de vous donner.

Nous demeurons très-respectueusement,
vos obéissants serviteurs,

J. Bell Forsyth & Cie.

FRET OCÉANIQUE, DERNIERS TAUX DE CHAQUE SAISON A QUÉBEC EN CHELINS STERLING, DEPUIS 1859 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

1859—28s. 6d. pour Greenock ; de 29s. 6d. à 30s. pour Liverpool ; 25s. pour Londres ; de 33s. à 35s. pour différents ports.

1860—40s. pour Londres ; 38s. pour Liverpool.

1861—27s. 6d. pour Liverpool ; 28s. pour Greenock ; 87s. 6d. pour les madriers envoyés à Londres.

1862—40s. pour Liverpool ; 45s. pour Londres.

1863—Premiers taux, 27s. 6d. ; derniers taux, à 28s.

1864—29s. pour Liverpool.

1865—21s. 6d. pour Liverpool ; de 70s. à 75s. pour les madriers à destination de Londres.

1866—de 26s. à 27s. pour la Clyde et pour Liverpool.

1867—27s. 6d. pour Liverpool et pour la Clyde ; 75s. pour les madriers à destination de Londres.

1868—27s. 6d. pour la Clyde ; 29s. 6d. pour Liverpool ; 30s. pour Swansea ; 31s. pour différents ports.

1869—de 30s. à 32s.

1870—de 27s. à 30s. pour Liverpool.

1871—28s. 6d. pour Liverpool ; 30s pour Londres ; 28s. pour la Clyde.

1872—32s. pour Londres, et 80s. pour les madriers ; 30s. pour Liverpool et 80s. pour les madriers ; 28s. pour la Clyde.

1873—45s. pour le bois carré, 120s. pour les madriers, envoyés à Liverpool ; 50s. pour le bois carré, 120s. pour les madriers à destination de Londres ; 42s. 6d. pour le bois carré, 117s. 6d. pour les madriers, envoyés à Greenock.

1874—30s. pour Londres et Liverpool ; de 29s. à 30s. pour Greenock ; de 28s. à 30s. pour Bristol.

1875—40s. pour le bois carré, et 95s. pour les madriers envoyés à Londres ; 38s. pour le bois carré, et 95s. pour les madriers destinés à Liverpool ; 35s. pour la Clyde.

1876—36s. pour le bois, 90s. pour les madriers envoyés à Londres ; 36s. pour le bois carré, 90s. pour les madriers expédiés à Liverpool ; 34s. pour la Clyde.

1877—33s. pour le chêne, 30s. pour le pin, à destination de Liverpool ; 77s. 6d. pour tous madriers ; 30s. pour le bois carré, 77s. 6d. pour les madriers expédiés à Londres ; 30s. pour le bois franc et 28s. 6d. pour le pin expédiés à la Clyde.

1878—de 27s. à 27s. 6d. pour Liverpool ; de 23s. 6d. à 24s. pour la Clyde ; de 75s. à 80s. pour les madriers envoyés à Londres.

J. BELL FORSYTH & Cie.
par JOHN BOYLE.

Ligne Allan.

Québec, 12 mai 1879.

ILMO SR. CONDE DE PREMIO-REAL,
Consul Général d'Espagne au Canada,
etc., etc., etc.

MONSIEUR LE COMTE,

J'ai l'honneur de vous envoyer les prix de fret pour Québec, pour les dix-neuf dernières années. Les produits forestiers seuls sont expédiés de Québec. Les navires n'y prennent pas de cargaison de poisson, ni de produits miniers ou agricoles; je n'ai vu embarquer dans ce port qu'une très-petite quantité de phosphate, comme lest, et une fois, une cargaison de farine pour des ports du bas du fleuve.

Montréal est, en été, le port, et toute l'année, la place commerciale par excellence du Canada; les prix du fret en cet endroit correspondent exactement à ceux qui ont cours à New-York et Boston.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur le comte,
Votre dévoué serviteur,
WILLIAM RAE.

PRIX DU FRET, DE QUÉBEC A LIVERPOOL. GLASGOW, GREENOCK ET LONDRES, EN CHELINS STERLING, DEPUIS 1859 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.

	Bois — Par tonneau, 50 pieds cubes.					Madriers — Par 165 p. cubes, étalon Saint-Péters.				
Années.	s.	d.		s.	d.	s.	d.		s.	d.
1859.	29	0	à	32	6	72	0	à	81	0
1860.	30	6	à	39	0	74	6	à	91	0
1861.	30	0	à	32	6	75	0	à	80	0
1862.	28	0	à	40	6	75	0	à	100	0
1863.	30	0	à	37	6	80	0	à	100	0
1864.	28	0	à	31	0	75	0	à	95	0
1865.	21	6	à	28	0	55	0	à	80	0
1866.	22	6	à	28	6	63	9	à	70	0
1867.	24	0	à	26	6	65	0	à	80	0
1868.	26	0	à	30	0	70	0	à	85	0
1869.	24	0	à	27	6	67	6	à	80	0
1870.	25	0	à	27	6	70	0	à	75	0
1871.	24	0	à	27	0	72	6	à	77	6
1872.	26	0	à	29	0	75	0	à	83	9
1873.	28	0	à	32	0	80	0	à	125	0
1874.	20	0	à	29	0	60	0	à	95	0
1875.	27	6	à	38	0	75	0	à	90	0
1876.	27	6	à	30	6	80	0	à	85	0
1877.	19	0	à	27	6	62	6	à	77	6
1878.	21	6	à	25	0	75	0	à	78	0

Pour les ports de second ordre (*outports*) en Angleterre, les prix sont de 2s. à 3s. de plus par tonneau, et de 57s. pour 100 madriers, étalon de Saint-Pétersbourg. Les prix de fret pour les quelques navires qui partent de Québec pour des ports étrangers, sont spéciaux et ne sont pas indiqués dans les statistiques que nous venons de donner.

ALLAN, RAE & COMPAGNIE.

M. William Rae avait eu la gracieuseté de me procurer les statistiques des prix des frets pour la période depuis 1861 jusqu'à 1877 inclusivement. J'ai pu compléter les statistiques pour une période de vingt ans, c'est-à-dire depuis 1859 jusqu'à 1878 inclusivement.

M. Rae est un des plus anciens associés de la compagnie de paquebots océaniques Allan. Cette compagnie fait le service des communications maritimes entre les ports de Montréal et Québec en été, ceux d'Halifax et Portland en hiver, et Londonderry, Liverpool et Glasgow. A part ses paquebots, la ligne Allan compte une flottille de fins voiliers (*clippers*) qui font le même service que les steamers.

FRETS DE QUÉBEC ET MONTRÉAL A LA GRANDE BRETAGNE, EN FRANCE, EN AUSTRALIE, A L'AMÉRIQUE DU SUD, ETC., EN 1878.

	Printemps.	Automne.
Bois, à Montevideo, sur ordre, par mille pieds	$17 00	$16 00
Bois, aux côtes occidentales de l'Amérique du Sud, par mille pieds	$15 00	$16 00
Bois, en Australie, d'après l'étalon de Saint-Pétersbourg. L'étalon de Saint-Pétersbourg est égal à 165 pieds cubes, mesure anglaise, et à 1980 pieds anglais en superficie	£5 10 stg.	£6 00 stg.
De Québec à la Grande Bretagne.		
Bois, par tonneau de 50 pieds cubes	£0 22	£0 24
D'après l'étalon de Saint-Pétersbourg	£0 65	£0 70
De Québec en France.		
Bois, par tonneau de 50 pieds cubes	£0 32 6	£0 35 0
D'après l'étalon de Saint-Pétersbourg	£0 85 0	£0 95 0
De Montréal à la Grande Bretagne.		
Grain exporté directement, par quart	£0 6 3	£0 6 0
Grain, pour Cork, sur ordre	£0 6 9	£0 6 6
D'après l'étalon de Saint-Pétersbourg	£0 70 0	£0 70 0

PRIX MOYEN, PAR MOIS, DES FRETS MARITIMES DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-LAURENT, EN CHELINS STERLING, DEPUIS 1859 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT. (1)

	GRAINS.				FARINE.		BEURRE ET FROMAGE.		BARILLE.			
	Par " quarter. " (2)				Par baril.		Par gross ton. (3)		Par tonneau.			
	Navires à voiles.		Bateaux à vapeur.		Bateaux à vapeur.		Bateaux à vapeur.		Bateaux à vapeur. — Ordinaire.		Bateaux à vapeur. — Clarifiée.	
	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.
Janvier (4)....												
Février.........			7	6	4	6	60	0	40	0	50	0
Mars............			6	3	4	0	60	0	40	0	50	0
Avril (4)......												
Mai.............	4	0	4	0			51	0	22	6	27	6
Juin............	4	1	4	4			45	0	22	6	27	6
Juillet.........	3	11	4	2			45	0	21	6	27	1
Août	5	2	5	6			45	0	22	7	28	5
Septembre.....	6	10	6	10			45	0	32	6	40	0
Octobre.........	8	0	8	2	4	3	46	6	35	0	42	6
Novembre......	8	1	8	3	4	7	49	0	40	10	48	0
Décembre (4)												

(1) Il s'agit des navires traversant l'Atlantique. La plupart des cargaisons étaient destinées à Liverpool, Glasgow, Londres et Cork.
(2) Le " quarter, " pour les grains, équivaut à 480 livres.
(3) " Gross ton " ; tonneau de 2240 livres.
(4) Pas de cotisations.

MONSIEUR LE COMTE,

En réponse à votre dernière lettre, je m'empresse de vous faire tenir l'état suivant qui renferme les prix ordinaires du fret du poisson expédié de Gaspé aux ports étrangers.

POISSON.

De Gaspé en Espagne..... ....2s. 9d. stg. à 3s. stg.
" au Portugal......... ....2s. 9d. " à 3s. "
" . en Italie..... ....3s. 6d. " à 4s. "

C'est là le fret pour le poisson de gros par quintal de 112 lbs.

De Gaspé à Pernambuco......... .... 4s. 6d. stg.
" à Baïa......... ....4s. 9d. "
" à Rio......... ....5s. "
" aux Barbades...... ....3s. "

C'est là le fret pour le poisson en barils de 2 quintaux et 14 lbs.

Les prix des frets susmentionnés sont restés les mêmes depuis plusieurs années et ne peuvent varier que bien rarement.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

ANTOINE PAINCHAUD,

7 mai 1879. vice-consul d'Espagne à Gaspé.

ILMO SR. CONDE DE PBEMIO-REAL,
Consul Général d'Espagne au Canada,
etc., etc., etc.

PRIX, PAR TONNEAU, DES FRETS MARITIMES DU CANADA, DEPUIS 1859 JUSQU'A 1878 INCLUSIVEMENT.—BOIS DE CHARPENTE.

Années.	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.	Destination.	Cargaison.
1859	28	6			Greenock.	Générale.
	29	6	à 30		Liverpool.	"
	25	·			Londres.	"
	33		à 35		Ports étrangers (*)	"
1860	40				Londres	"
	38				Liverpool.	"
1861	27	9			"	"
	28				Greenock.	"
	87	6			Londres.	Douves.
1862	40				Liverpool.	Générale.
	45				Londres.	"
1863	27	6	à 28		Tous les ports.	"
1864	29				Liverpool.	"
1865	21	6			"	"

(*) Non anglais.

PRIX, PAR TONNEAU, DES FRETS MARITIMES DU CANADA—(*Suite.*)

Années.	Chelins.	Deniers.	Chelins.	Deniers.	Destination.	Cargaison.
	70		à 75		Londres.	Douves.
1866	26		à 27		Clyde et Liverpool.	Générale.
1867	27	6			" "	"
	75				Londres.	Douves.
1868	27	6			Clyde.	Générale.
	29	6			Liverpool.	"
	30				Swansea.	"
	31				Ports étrangers. (*)	"
1869	30		à 32		Tous les ports.	"
1870	27		à 30		Liverpool.	"
1871	28	6			"	"
	30				Londres.	"
	28				Clyde.	"
1872	32				Londres.	"
	80				"	Douves.
	30				Liverpool.	Générale.
	80				"	Douves.
	28				Clyde.	Générale.
1873	45				Liverpool.	Différents bois.
	120				"	Douves.
	50				"	Différents bois.
	120				Londres.	Douves.
	42	6			"	Différents bois.
	117				Greenock.	Douves.
1874	30		à 30		Londres.	Générale.
	29		à 30		Liverpool.	"
	28				Grenock et Bristol.	"
1875	40				Londres.	Différents bois.
	95				"	Douves.
	38				Liverpool.	Différents bois.
	95				"	Douves.
	35				Clyde.	Générale.
1876	36				Londres.	Différents bois.
	90				"	Douves.
	36				Liverpool.	Différents bois.
	90				"	Douves.
	34				Clyde.	Générale.
1877	33				Liverpool.	Rouvre.
	30				"	Pin.
	77	6			Londres.	Douves.
	30				"	Différents bois.
	77	6			"	Douves.
	30				"	Madriers.
	28	6			Clyde.	Pin.
1878	27		à 27	6	Liverpool.	Générale.
	23	6	à 24		Clyde.	"
	75		à 80		Londres.	Douves.

(*) Non anglais.

Ligne Dominion. QUÉBEC, 9 MAI 1879.

ILMO SR. CONDE DE PREMIO-REAL,
Consul général d'Espagne au Canada, etc., etc.

Monsieur le comte,

En réponse à votre honorée du 7 du courant, au sujet du fret du bétail, etc., expédiés par les steamers de la ligne Dominion, il me fait beaucoup plaisir de vous donner les renseignements suivants qui, je l'espère, vous seront de quelqu'utilité. Le prix du fret payé pour les bêtes à cornes, a été jusqu'ici de £6 par tête ; pour les moutons, de 11s. à 12s., et pour les chevaux de £10 sterling. Les prix du fret pour les madriers ont varié beaucoup, mais on peut dire que 75s. représentent une bonne moyenne de ces prix ; pour le mesurage et le poids des cargaisons, le prix a été de 35s. par tonneau. Tous ces prix constituent parfaitement la moyenne des prix du fret depuis les trois dernières années. Je serai heureux de pouvoir vous donner tous les autres renseignements que vous désirerez.

Tout à vous,

WM. M. MACPHERSON,
agent.

QUÉBEC, 12 MAI 1879.

Cher Monsieur,

Veuillez accepter mes plus sincères remerciements pour les précieux renseignements que vous avez eu la bonté et la gracieuseté de me donner sur la question des frets océaniques. On m'a dit, je ne sais pas jusqu'à quel point cela peut être exact, que les navires venant d'Angleterre, ou pour mieux dire d'Europe, pour prendre au Canada des chargements de bois carré, sont en majeure partie nolisés en Europe. Je crois qu'on a évalué la proportion de ces navires à 80 pour cent et que les prix du fret sont à peu près les mêmes que ceux qui ont cours à New York et Boston. Ayez donc la complaisance de me faire savoir dans quelle mesure ces informations sont correctes, car elles sont d'une grande importance dans la question dont je m'occupe présentement.

En vous réitérant mes remerciements,

Je demeure,

Votre bien dévoué,

EL CONDE DE PREMIO-REAL.

WM. M. MACPHERSON, ECR.

QUÉBEC, 14 MAI 1879.

Mon cher comte,

En réponse à votre honorée du 12 du courant, je dois vous dire que les prix des frets du grain expédié du Saint-Laurent se règlent, dans la plupart des cas, sur ceux qui ont cours à New-York. Quant aux frets de bois carré, la plupart des nolisements jusqu'au milieu de l'été sont faits de l'autre côté de l'océan, tandis que pour le reste de la saison, ils sont en grande partie faits de ce côté-ci.

Votre très humble serviteur,

WM. M. MACPHERSON.

ILMO SR. CONDE DE PREMIO-REAL,
Consul général d'Espagne au Canada, etc., etc.

Quant à la question des frets tels qu'ils sont dans le moment, je ne trouve rien de mieux à faire pour en donner une idée générale, que de citer les extraits suivants de quelques journaux de commerce :

Le *Shipping and Mercantile Gazette*, du 17 avril, donne les chiffres qui suivent au sujet des frets du bois.

" De Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, directement à un port du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, 55 chelins ; à Brest, Saint-Nazaire ou Bordeaux, 73 francs.

" De Shédiac directement à un port du Royaume-Uni, 57s. 6d.

" De Richibouctou au Royaume-Uni, 60s.

" De Miramichi au Royaume-Uni, 57s. 6d.

" Des scieries sur la rivière Saguenay et le fleuve Saint-Laurent, 60s. ; chargement en juillet.

" De Québec à Londres, 60s. pour une cargaison exclusivement de madriers secs, ou 24s. pour un tiers de la cargaison de bois franc, et 62s. 6d. pour les deux tiers de madriers secs.

" De Trois-Rivières à Londres, 65s. pour les madriers secs.

" Fret de grain.—De Montréal aux Etats-Unis, 5s. par voile.

On lisait dans le *Morning Chronicle*, de Québec, du 1er mai 1879, ce qui suit :

" La dépression constante que l'on remarque dans toutes les branches du commerce, aura probablement pour effet de jeter sur ce marché plus de navires que n'en demandent les besoins du commerce, et nous pouvons prévoir que comme conséquence les prix du fret seront très-bas.

" Les affaires de nolisement pendant l'hiver n'ont nullement été avantageuses pour les propriétaires de navires, et cependant les bénéfices de part et d'autres entre affréteurs et marchands ont été équilibrés.

" Les prix ont été de 62s. 6d. à 65s., pour les madriers expédiés de Québec ou de Trois-Rivières au Royaume-Uni ; pour le bois carré envoyé de Québec, de 21s. à 22s. 6d. : de 25s. pour le bois franc, et de 60s. pour les madriers, expédiés de ports au-dessous de Québec pour le Royaume-Uni ; les navires arrêtant au Bic pour y prendre des ordres. Les prix sont si bas, que les propriétaires les refuseront sans doute dans bien des cas.

" Dans les ports du sud, le commerce de bois carré a été peu actif ; la semaine dernière, les navires étaient cotés aux prix suivants ; £5,12s. 6d. pour le bois scié, et de 36s. à 37s. pour les billots expédiés à Pensacola."

Voici maintenant ce que disait au mois de mai le *Journal of Commerce*, de Montréal, à propos du fret des céréales :

" A l'ouverture de la navigation, il devient important de savoir si le Canada doit garder son ancienne position comme exportateur de céréales. Ainsi que notre journal l'a déjà dit, on fait une forte concurrence au Canada ; les quatre voies ferrées qui aboutissent au littoral de l'Atlantique, la réduction des droits de péage sur les canaux américains, et les formalités que doit subir le grain en transit par notre pays, par suite de la nouvelle politique fiscale, affectent le commerce de transport dans l'intérieur du Canada, pendant que l'expédition directe de fret des villes de l'ouest en Europe, et les taux réduits de fret aux ports de l'Atlantique, suscitent une concurrence active dans le commerce de transport par mer. Le comité de direction de l'Association de propriétaires de transports de grain de Chicago (*Grain vessel owners' Association of Chicago*) vient de fixer pour la saison les taux du fret à partir de Chicago.

			Blé.	Maïs.	Avoine.
De Chicago	à	Buffalo	4½	4	3
"	"	Erié	4⅜	3⅞	2⅞
"	"	Port Colborne	4¾	4¼	3⅛
"	"	Oswego	8¼	7½	5
"	"	Kingston	8¼	7½	5
"	"	Ogdensburg	8¼	7½	6
"	"	Ports du Lac Erié à l'ouest d'Erié	4¼	3¾	2¾
"	"	Sarnia	3¼	3	2¼
"	"	Goderich	3¼	3	2¼
"	"	Collingwood	3¼	3	2¼

" Ce qui établit une ligne directe de transport par eau (lacs et canaux) jusqu'à New-York à peu près semblable à la ligne directe par voies ferrées.

" La réduction de 34½ cts. par tonneau dans les droits de péage sur les canaux, jointe à la coutume de s'en tenir au-dessous du tarif, vont faire descendre les frets au niveau de ceux des quatre dernières saisons.

" Le tarif du fret transporté à Kingston, 8¼ cts. pour le blé, et 7½ pour le blé d'inde, et le fret expédié à Montréal, équivalent à $3.80 par tonneau de 2,000 lbs. ou à 11 cts. par minot. La nouvelle compagnie de bateaux à hélice, connue sous le nom de *Ogdensburg, Lake Champlain and Collingwood Line*, ayant conclu un arrangement exclusif avec la Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada (*Northern Railway of Canada*), et la compagnie dite *Ogdensburg and Lake Champlain Railroad*), n'a pas encore fait connaître son tarif.

" L'administration du transport direct par voie ferrée, depuis Chicago jusqu'au littoral de l'Atlantique a publié son tarif pour le transport de grain par 100 lbs. : De Chicago à New-York, 20 cts. ; de Chicago à Philadelphie, 18 cts. ; de Chicago à Baltimore, 17 cts.

" Mais il est connu que la concurrence entre les frets par voie ferrée et par les lacs est arrivée au point que l'on a offert 3,000 chars de fret et qu'on les a acceptés à 15 cts. pour New York, ce qui revient à 9 cts. le minot pour le blé. Avec un

fret de 4s. par quart par steamer pour Liverpool, le fret de Chicago à Liverpool ne s'élèvera seulement qu'à 7s. par quart.

" On rapporte que l'on a signé des connaissements (*bills of lading*) à Chicago pour l'Angleterre au prix de 6s. le quart pour de grosses quantités de marchandises *viâ* Baltimore. Les frets à New-York sont comparativement bas. Le fret par steamer pour Liverpool est à 6 d. par 60 lbs., pour Londres, 6¼ d., et pour les autres ports du continent, aux mêmes prix. On a nolisé des voiliers suivant la capacité et d'après le nombre de délais dans les ports, à raison d'une moyenne de 5s. par quart pour Cork ; de 4s. 6d. directement pour un port du continent européen entre Hambourg et Bordeaux, et de 4s. 4d. directement pour un port entre Hambourg et le Havre.

" A Montréal, les frets seront en toute vraisemblance aussi bas qu'à New-York. Les propriétaires de navires et les courtiers maritimes ont déjà réduit leurs taux. On attend trente-quatre steamers dans le cours du mois prochain ; on offre le fret par steamer à 6d. par 60 lbs., et il y a tout lieu de croire qu'on l'acceptera à ce prix là. Les voiliers de petite capacité, en partance pour Cork sur ordre, demandent 5s., avec l'avance ordinaire, s'ils ont des ordres pour le continent. On demande plus cher que n'offrent les affréteurs eux-mêmes pour le fret que l'on peut expédier à un port continental, mais en général il y a une tendance à la baisse.

" Pour garder son ancienne position ou la rattraper, le Canada connaît parfaitement la nécessité qui lui incombe de modifier les droits de péage d'aujourd'hui sur ses canaux. Lors d'une réunion à Sainte-Catherine l'autre jour, on a jugé qu'il était de la plus haute importance de prendre des mesures immédiates pour faire des artères maritimes du Canada, les routes de transit les plus économiques possible entre l'Ouest et le littoral de l'Atlantique. On a résolu aussi d'adresser au gouvernement un mémoire pour lui signaler la diversion survenue dans le commerce de transport par les cours d'eau du Canada, et pour lui demander de réduire les droits de péage sur les canaux.

" Avec cette réduction et le bas prix du fret aujourd'hui, Montréal peut cette année faire avec succès concurrence aux ports océaniques, si les canadiens ont assez d'esprit d'entreprise pour attirer du côté de nos artères maritimes le commerce de transport qui faisait autrefois la prospérité de Montréal."

Pour compléter autant que je le puis, ce chapitre des frets, je crois très utile de donner ici les mesures pour le bois et les allocations pour le fret et l'arrimage.

MESURES POUR LE BOIS ET ALLOCATIONS ORDINAIRES POUR LE FRET ET L'ARRIMAGE.

MADRIERS.

Mesure.—Le madrier, d'après l'étalon de Québec, est long de 12 pieds, large de 11 pouces et épais de 2½ pouces ; il contient 2 pieds, 3 pouces, 6 lignes cubes de bois. Cent madriers, étalon de Québec, contiennent 229 pieds, 2 pouces cubes ou 4.29.50 tonneaux et équivalent à 2,750 pieds en superficie, sur une épaisseur de un pouce.

Le cent (*hundred*) de l'étalon de Québec, comprend 100 pièces de 12 pieds de longueur, de 11 pouces de largeur, sur 2½ pouces d'épaisseur, ce qui équivaut à 1 cent, 1 quart et 16 morceaux (pcs), étalon de Saint-Pétersbourg; et 240 madriers, étalon de Québec, valent 11 tonneaux.

Le cent (*hundred*), d'après l'étalon de Saint-Pétersbourg, vaut 120 morceaux de 12 pieds, sur 11 pouces, et 1½ pouce; il est égal à 72 pièces, étalon de Québec, et à 3 3/10 tonneaux de bois carré.

Un tonneau de madriers mesure 600 pieds carrés, sur un pouce d'épaisseur; ou 50 pieds cubes; ou 300 pieds carrés sur deux pouces, ou 400 pieds carrés sur 1½ pouce.

Un tonneau est égal à 21 madriers, 1 pied, 10½ pouces, étalon de Québec, et à 36⅓ madriers, étalon de Saint-Pétersbourg.

Pour convertir le cent de l'étalon de Québec à la mesure de l'étalon de Saint-Pétersbourg;—ajoutez les ⅗ de la quantité, et divisez le total par 120. S'il y a un reste, divisez-le par 30 pour avoir les fractions, ou bien multipliez l'étalon de Québec par 25 et divisez-le par 1°.

Allocation.—Cent madriers, étalon de Saint-Pétersbourg, valent prix double de celui qui est exigé pour un tonneau de bois.

DOUVES.

Mesures.—Une douve, d'après l'étalon, a 5½ pieds de longueur, 5 pouces de largeur et 1½ pouce d'épaisseur.

Le mille, d'après l'étalon, est de 1200 douves, et est égal à 343 pieds et 9 pouces, ou 6 $\frac{43}{50}$ tonneaux.

175 douves, d'après l'étalon, équivalent à 50 pieds, 1 pouce et 6¾ lignes, ou à un tonneau, 1 pouce, 6¾ lignes.

Mille douves des Indes Occidentales " (*West India staves* ou *puncheon staves*) " équivalent à 1200 morceaux, ou à 87½ pieds, ou à 1 $\frac{37}{50}$ tonneau de bois.

A raison des différences dans la largeur et l'épaisseur des douves, on admet ordinairement qu'un mille, étalon de Québec, est égal à 13 tonneaux.

Allocations.—Mille douves, d'après l'étalon, valent six fois le prix d'un tonneau de bois. Mille douves des Indes Occidentales valent deux fois le prix d'un tonneau de bois.

TRINGLES.

Mesures.—Une corde de lattes est longue de 8 pieds et haute de 4, mesure anglaise.

Allocations.—Une brasse (6 pieds de long) de lattes, vaut même prix qu'un tonneau de bois.

MESURES POUR LE GRAIN ET RÈGLES POUR L'ARRIMAGE.

42 pieds cubes sont égaux à un tonneau de navire. Un boisseau est égal à 60 livres. 2218½ pouces cubes valent à un boisseau Impérial. 8 boisseaux sont égaux à un quart (*quarter*), ou à 17,745 pouces cubes, ou 10 $\frac{27}{100}$ pieds cubes. Par conséquent, 1 tonneau sera de 4 $\frac{1}{10}$ quarts, 1 boisseau étant égal à 60 livres, 1 quart égal à 480 livres, et 1 tonneau égal à 1968 livres. Un navire de 200 ton-

neaux peut donc porter 820 quarts ; mais, en général, il peut porter beaucoup plus.

Pour l'arrimage, 97 quarts de blé ou 140 barils de farine, ou 80 barils de cendre, sont considérés égaux.

COMMENT MESURER LE FRET.

Pour mesurer le fret et connaître le cube des ballots, on multiplie la longueur, la largeur et l'épaisseur l'une par l'autre ; pour avoir la surface, on ne multiplie que la longueur par la largeur.

POUR MULTIPLIER LES PIEDS ET LES POUCES PAR PIEDS ET POUCES

Sous le multiplicande écrivez le multiplicateur, pieds sous pieds, pouces sous pouces. Commencez par la plus haute dénomination dans le multiplicateur, multipliez le multiplicande, et posez le produit; multipliez ensuite par la plus haute dénomination suivante, et ainsi de suite, en ne négligeant pas de poser le résultat de chaque multiplication d'un chiffre plus à droite; ensuite additionnez le tout pour la réponse. L'exemple suivant nous donne la surface ou la mesure carrée, la longueur multipliée par la largeur seulement; si l'on veut avoir le volume ou le cube, il faut multiplier par l'épaisseur le produit de la longueur multipliée par la largeur.

Pieds.	Pouces.	Longueur.
3	2	3
3	2	3
9	6	9
	6	4 6
		4 6 9
10	1	11 0 9

Enfin les moyennes suivantes sont aussi précises que possible :

CARGAISON DE MADRIERS.

183.32 tonneaux mesurés * pour 100 tonneaux enregistrés.

CARGAISON MIXTE.

168.20 tonneaux mesurés pour 100 tonneaux enregistrés.

CARGAISON DE BOIS CARRÉ.

164.85 tonneaux mesurés pour 100 tonneaux enregistrés.

Parmi les règles établies par quelques compagnies d'assurance à propos des navires qui viennent prendre des cargaisons au Canada, ainsi qu'à Terreneuve et Saint-Pierre Miquelon, voici les plus condensées et les plus claires que j'ai pu trouver :

---

* Un tonneau mesuré égale 40 pieds cubes.

RÈGLES CONCERNANT LES NAVIRES QUI VONT PRENDRE DES CHARGEMENTS AU CANADA, AINSI QU'A TERRE-NEUVE ET SAINT-PIERRE MIQUELON.

1o. Les navires à destination des provinces océaniques de l'Amérique britannique du nord, des ports du Saint-Laurent ou des côtes françaises de Saint-Pierre Miquelon, auront, en outre de l'*extra-premium* ordinaire, selon la classe du port, etc., à payer un autre *extra-premium* de 3/10 pour cent. Cet *extra-premium* est aussi imposable à tout navire qui n'arrive pas à son port de destination, s'il n'est pas prouvé qu'il se soit perdu, ou qu'il ait abandonné son voyage avant de passer le 40° de longitude-ouest Greenwich.

Si un navire, durant le voyage, visite différents endroits de l'Amérique britannique du nord, il aura, outre les *extra-premiums* ordinaires susmentionnés, à payer le premium le plus élevé de tous les ports qu'il visitera.

2o. Le navire qui laissera tout port au nord du Cap Gaspé ou du Saint-Laurent après le 15 octobre, aura à payer un *extra-premium* de 2/10 pour cent; de 3/10 pour cent pour les dix jours subséquents; et de 4/10 pour cent pour dix jours plus tard; le tout à part les *extra-premiums* ordinaires.

Tout navire laissant Montréal ou tout autre endroit en haut de Brandy-Pots après le 14 novembre et avant le 20 du même mois, devra en outre payer 8/10 pour cent d'*extra-premium ;* ce premium pourra cependant être reduit à seulement 2/10 pour cent, si le navire est remorqué par un bateau à vapeur au-delà de la Traverse de Saint-Roch des Aulnets, et ne sera même pas exigé si le navire est remorqué jusqu'à Brandy-Pots. Après le 19 novembre, le navire aura à payer un autre *extra-premium* de 2 pour cent, s'il n'est pas remorqué par bateau à vapeur jusqu'à Brandy-Pots.

3o. Tout navire faisant voile de Terreneuve, des îles Saint-Pierre et Miquelon, ou des ports situés dans l'Amérique britannique du nord, au sud du Cap Gaspé, et en dedans d'une ligne tirée de Cap Ray (Terreneuve), en passant par le Cap Nord (Ile du Cap Breton), jusqu'à Eddy Point (détroit de Canso), ou partant de ports dans la Baie de Fundy en dedans d'une ligne entre Digby Gut et Saint-Jean, aura à payer, s'il part après le 25 octobre, 2/10 pour cent d'*extra-premium* pour les dix jours suivants ; et en outre 3/10 pour cent d'*extra-premium* pour les dix jours subséquents durant lesquels le départ peut avoir lieu ; le tout à part les *extra-premiums* ordinaires dont on parle plus haut.

Tout navire partant d'un endroit quelconque dans le détroit de Northumberland apres le 14 novembre et avant le 1er décembre, aura à payer en outre (c'est-à-dire en outre des *extra-premiums* ordinaires) 5/10 pour cent et après le 30 novembre 1 pour cent.

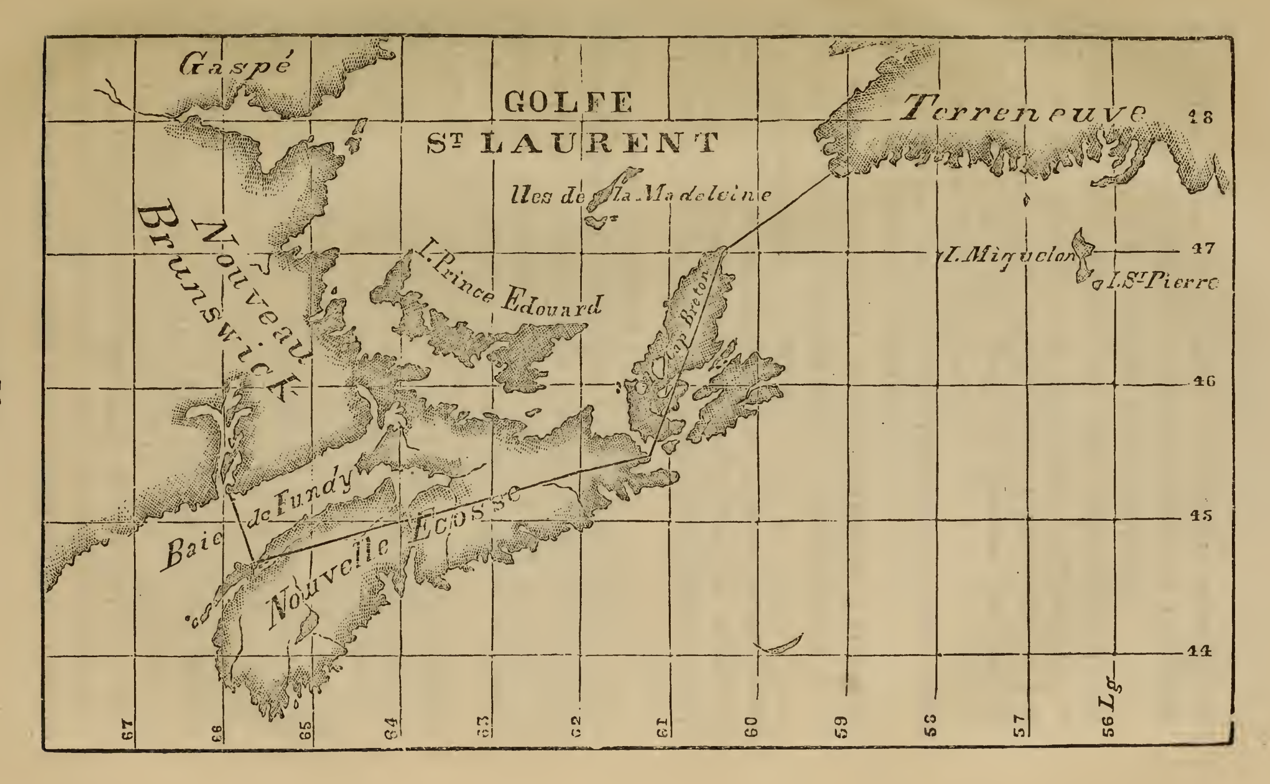
La ligne tracée sur la carte ci-dessous désigne la limite des ports en dedans desquels la plupart des assureurs maritimes ne permettent pas la navigation des vaisseaux à certaines saisons de l'année.

Pour les voiliers, par exemple, l'époque des départs des navires à destination de cette partie de l'Amérique est réglée à peu près comme suit :

a Depuis les ports à l'est de Douvre ou Calais, avant le 25 mars ou après le 35 août ;

b Depuis tout autre port en Europe du côté de Gibraltar, ou depuis les îles dans l'Atlantique, à l'exception des Bermudes et des Indes occidentales ; ou depuis la côte d'Afrique au nord du 5e degré de latitude S, avant le 1er avril ou après le 31 août.

c Depuis les ports de la Méditerrannée, si l'on passe Gibraltar, avant le 15 mars ou après le 25 août, etc., etc.



Gaspé
GOLFE
St LAURENT
Iles de la Madeleine
Terreneuve
Nouveau Brunswick
I. Prince Edouard
Cap Breton
I. Miquelon
I. St Pierre
Baie de Fundy
Nouvelle Ecosse
48
47
46
45
44
67
66
65
64
63
62
61
60
59
58
57
56
Lg

Le tableau suivant des ports canadiens, je l'ai formé à l'aide d'une intéressante brochure sur les assurances maritimes, intitulée : *Den Vestfoldske Skibsassuranceforenings Regler.*

Les lettres placées vis-à-vis les noms de chaque port sont A, B ou C. A signifie port de 1ère et de meilleure classe ; B port de 2ème classe ; C port de 3ème classe ou classe inférieure.

CANADA.

CLASSIFICATION DES PORTS.

Nom du port.	Classe de chaque port.
Abbot (havre)	A
Allerton	A
Annapolis	A
Antigonish	C
Arichat	A
Aspee (baie)	C
Barachois	C
Barrington	B
Bartibogue	C
Basques	C
Bathurst	C
Baie Verte, Nouveau-Brunswick	C
Baie Verte, Nouvelle-Ecosse	C
Beaver	C
Beaver (havre)	B
Bedeque	C
Bergeronnes	C
Bersimis	C
Bic	C
Black River (Rivière Noire)	C
Bliss	A
Bouchagan	C
Boughton	C
Bourgeois (anse)	B
Brudenelle	A
Brûlé	C
Bouctouche	C
Canso	A
Cap Saint-Ignace	C

Nom du port.	Classe de chaque ports.
Cap Rouge	C
Caraquette	C
Cardigan	A
Carleton	A
Cascumpec	A
Catch (havre)	A
Chamcook	C
Chance	C
Charlottetown	A
Chester (havre)	C
Chéticamp	C
Cocagne	C
Coddle (havre)	A
Colville	C
Country (havre)	A
Crapaud	C
Corbeau (havre au)	B
Dalhousie	A
Digby	A
Digligouash	B
Dipper	C
Discourse	C
Douglas	C
Escoumains	C
Esquimaux	C
Fisherman	A
Fisherman	C
Fortune (rivière)	C

Nom du port.	Classe de chaque port.
Gaspé	A
Georgetown	A
Green Bay	C
Green Harbour	C
Green Island	C
Grenville	C
Guysboro'	A
Habitants (havre des)	A
Haddock	C
Half Island (anse de)	C
Halifax	A
Havre Rouche	C
Havre Head	A
Hickmans (ancrage)	A
Hollandais (anse des)	B
Indienne (baie), Cap Breton	C
Indienne (baie), Nouvelle-Ecosse	C
Ingonish	C
Ingram (rivière)	A
Isaac (havre)	A
Island (havre)	C
Jebeque	B
Jeddore (havre)	A
Jegogan	A
Jegogan	C
Jean (baie)	C
Gordon (rivière), Nouvelle-Ecosse	C
Kouchibouguac	C
Kouchibouguet	C
Labrador (tous les points au)	B
Le Havre (rivière), Bridge water	C
L'Assomption	A
Le Blanc	C
L'Etang	A
Lingan	A
Liscomb	A
Little Glace (baie)	B
Little (havre)	C
Liverpool, Nouvelle-Écosse	C

Nom du port.	Classe de chaque port.
Louisbourg	A
Lunenbourg	A
Magdeleine (rivière)	A
Malpeque	A
Margaree (rivière)	A
Martin (rivière)	A
Marie-Joseph	A
Matane	C
Merigomish	C
Métis	C
Mira (baie)	C
Miramichi	A
Miscou	A
Montague	A
Montréal	A
Moulin Buade	C
Murray	C
Moushaboun (havre)	C
Mousquash	B
Musquodoboit	A
Negro Harbour	A
New London	C
Ouelle (rivière)	C
Owl Head (baie de)	A
Owl Head (baie de)	C
Pabou	C
Paspébiac	C
Paul (baie Saint)	C
Pentecôte	C
Philip	C
Pictou	C
Pinette	C
Poquemouche	C
Pamquet	C
Pope	A
Port Caledonia	B
Port Daniel	C
Port Hood	C
Port Hove	C
Port Latour	C
Port Hébert	A
Port Medway	A
Port Mouton	A
Portneuf	C
Poulament	C

Nom du port.	Classe de chaque port.
Princes (anse des) . . .	A
Prospect (havre)	A
Pugwash	A
Québec.	B
Renards (rivière aux) . .	C
Répentigny	A
Richibouctou (havre) . .	A
" " (rade) . .	C
Rimouski	C
Ristigouche.	B
Rivière-du-Loup (en bas). .	C
" " " (en haut)...	A
Rivière (petite)	C
Rollo (baie).	C
Rose (baie).	C
Rugged Island (havre de).	C
Rustico.	C
Saguenay.	A
Saumon (rivière au). . .	C
Sandro (havre).	C
Saint-André.	B
Sainte-Anne, au-dessous de la Pointe-aux-Pères . .	C
Sainte-Anne, Nouvelle-Ecosse.	A
Sainte-Anne, au-dessus de la Rivière-Ouelle. . . .	C
Saint-Georges.	B
Saint-Jean.	A
Sainte-Marguerite (baie) .	A
Sainte-Marie (rivière). . .	A
Sainte-Marie (baie)	C
Saint-Paul (baie)	C
Saint-Pierre.	C
Saint-Pierre (baie)	B
Saint-Stephens	B
Saint-Thomas	C
Saut-au-Cochon	C
Saut-au-Mouton . . .	C
Sauvage (anse des) . . .	A
Savage	C
Seacoal (baie)	B
Shay (havre)	B
Shédiac (havre)	A
Shédiac (rade de) . . .	C
Sheet (havre)	A
Shelbourne	A
Shemagne	C
Shimmicas	C
Ship Harbour (détroit de Canso)	C
Ship Harbour (au sud-est de la côte de la Nouvelle-Ecosse	A
Shippigan	C
Shoal (baie)	A
Sydney, Cap Breton . . .	A
Sorel	A
Spry (baie)	A
Tabisintac	C
Tadousac	A
Tangiers (havre)	A
Tartigo	C
Tatamagouche.	B
Trois Rivières	A
Tignish	C
Torbay	A
Tracadie, Nouveau-Brunswick	C
Tracadie, Nouvelle-Ecosse .	C
Tracadie, Ile du Prince-Edouard	C
Trois Pistoles (havre) . .	B
" " (rade) . . .	C
Tryan	C
Turbalton	B
Tusket	A
Vaches (baie des)	C
Vénus (anse)	B
Village Français (havre du).	B
Wallace	A

En voyant dans ce tableau autant de ports de première classe, les personnes qui n'ont pas demeuré au Canada ou ne l'ont pas même visité suffisamment, s'expli-

queront difficilement comment il se fait que la navigation soit absolument impossible en hiver en dedans de la limite indiquée sur la carte. En hiver, rivières, cours d'eau, havres, rades et baies, tout est gelé ou à peu près ; ou bien les courants charrient des quantités immenses de glaces ; avec ces brèves données, on peut déjà s'imaginer un peu les risques, en général, de la navigation durant la saison rigoureuse au Canada, y compris les endroits où le mouvement maritime ne devient pas tout à fait impossible. Mais pendant la bonne saison même, il y a pour les navigateurs certains dangers à courir dans le magnifique golfe et le majestueux Saint-Laurent, comme le disait tout dernièrement un homme qui a fait des études spéciales sur le golfe et le fleuve et qui, le premier, a proposé au gouvernement canadien de relier la rive nord du fleuve et les îles du golfe par un système télégraphique, entreprise considérable à laquelle il travaille avec autant d'habileté que d'énergie.

" Le fleuve Saint-Laurent, " disait l'hon. M. Fortin, " est avec raison l'orgueil du Canada. On peut dire que le Canada lui-même consiste en un magnifique cours d'eau—le grand fleuve et les lacs—avec des lisières de terre de chaque côté. Le fleuve a été la grande artère de la colonisation et de la civilisation du pays ; c'est aussi son espoir." Elle a permis a des marins intrépides, à de hardis navigateurs, de faire des reconnaissances et des découvertes depuis l'orient jusqu'à l'occident du continent, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et par cela même elle a permis aussi l'exploitation des ressources et des richesses multiples du continent. Après les ports, on a fait les havres et les canaux ; on a creusé les lits des rivières qui viennent alimenter le Saint-Laurent ; tout cela a favorisé alors et favorise aujourd'hui le développement du commerce du Far West.

" Cependant," ajoutait-il, " si on a fait de grands travaux pour améliorer la grande artère fluviale dans l'in-

térieur du pays, on l'a un peu négligée même à son embouchure. Est-ce parce que les terres en cet endroit étaient pauvres et peu habitées? Il n'y a encore d'organisés que deux grands comtés du côté de l'embouchure du fleuve, l'un au nord et l'autre au sud. Bien des années durant, il n'y a eu qu'un ou deux phares dans tout le golfe et le bas du fleuve. " La première fois que je visitai l'Ile Anticosti," dit le Dr. Fortin, "il n'y avait que deux phares ; je rencontrai même des pêcheurs qui se rappelaient du temps où il n'y en avait pas même un seul et aucun moyen d'aider aux navires en détresse. Je pourrais citer maints cas dans lesquels les émigrants ont été victimes de la négligence du gouvernement canadien, et même au besoin je pourrais citer des scènes de cannibalisme."

Mais depuis, la situation s'est beaucoup améliorée.

L'hon. Dr. l'avoue lui-même en disant :

" Du temps de l'hon. M. Baby, on construisit plusieurs phares. Quelques années avant la confédération des provinces canadiennes, en 1867, on ne pensait pas même à faire quelque chose pour baliser le bas du fleuve. Depuis l'inauguration de la Confédération, il s'est ouvert une nouvelle ère : on s'est mis à construire des phares et des sifflets d'alarme."

Je dois la liste suivante des phares du Canada complétée jusqu'à aujourd'hui, à l'obligeance de M. Seaton, surintendant des écoles de marine du gouvernement canadien :

PRINCIPAUX PHARES DU CANADA.

I.

Golfe et fleuve Saint-Laurent.

NOMS.	GENRE DE LUMIÈRE ET DESCRIPTION.
Belle-Isle	1 feu fixe. (1)
Pointe Amour..........................	1 " "

(1) *Fixe* ou *immobile.*

Ile Greenly	1	feu tournant (1) toutes les 3 minutes ; lumière *blanche* chaque ½ minute ; *rouge* chaque ½ minute : *blanche* chaque ½ minute ; *éteinte* durant 1½ minute.
Cap Normand, Terreneuve...	1	“ tournant toutes les 2 minutes.
Pointe Riche “ ...	1	“ à éclat (2) à toutes les 15 secondes.
Cap Ray	1	“ “ à toutes les 10 secondes.
Ile Saint-Paul, pointe N. E...	1	“ fixe.
“ “ “ S. O...	1	“ tournant chaque minute.
Rochers-aux-Oiseaux..........	1	“ fixe.
Ile Entry	1	“ “ *rouge*.
Ile Amherst	1	“ tournant alternativement *rouge* et *blanc* chaque 30 secondes
Etang du Nord	1	“ tournant chaque 1½ minute.
Cap Désespoir	1	“ tournant chaque 30 secondes.
Percé	1	“ fixe.
Cap Gaspé	1	“ “ *rouge*.
Cap Rosier	1	“ “
Ile Anticosti :		
“ pointe-Est.........	1	“ “
“ “ Sud..........	1	“ à éclats chaque 20 secondes.
“ “ Sud-Ouest	1	“ tournant toutes les minutes.
“ “ Ouest.......	1	“ fixe.
Cap Magdeleine	1	“ tournant alternativement *rouge* et *blanc* chaque 2 minutes.
Rivière Saint-Martin...........	1	“ fixe.
Sept-Iles	1	“ “
Cap Chatte	1	“ tournant chaque 30 secondes.
Ile-aux-Œufs	1	“ “ chaque 1½ minute.
Pointe-des-Monts................	1	“ fixe.
Matane	1	“ “
Petit Métis	1	“ tournant alternativement *rouge* et *blanc* chaque minute.
Phare flottant de Manicouagan	2	feux fixes.
Pointe-aux-Pères	1	feu fixe.
Portneuf	1	“ “
Ile Biquet	1	“ tournant chaque 2 minutes.
Phare flottant de l'Ile rouge..	2	feux fixes.

---

(1) *Tournant.*—La lumière augmente jusqu'au maximum de son effet et décline graduellement jusqu'à extinction, à des intervalles égaux d'une, deux ou trois minutes, mais parfois jusqu'à trois fois par minute.

(2) *A éclats.*—La lumière donne cinq éclats ou éclipses ou davantage alternativement dans l'espace d'une minute.

Ilôt Rouge..............................	1 feu fixe *rouge.*
Battures aux Alouettes........	1 " "
Ile Verte..............................	1 " "
Brandy Pots........................	1 " "
Grands Pèlerins.....................	1 " "
Grande Ile de Kamouraska...	1 " tournant ; maximum d'éclat une fois par minute.
Pointe-aux-Orignaux...........	1 " fixe *rouge.*
Cap-aux-Oies	1 " "
Baie Saint-Paul....................	1 " "
Phare flottant du pied de la traverse............................	2 feux fixes.
Phare flottant du haut de la traverse	2 " "
Les Piliers..............................	1 feu tournant chaque 1½ minute.
(1) Rocher Algernon............	1 " fixe *corrugated mirrors* (à réflecteurs multiples).
Ile-aux-Grues.........................	1 " "
Cap Rouge.............................	2 feux fixes.
Saint-François......................	2 " "
Bellechasse............................	1 feu fixe.
Port Saint-Jean......................	1 " tournant chaque 30 secondes.
Pointe Saint-Laurent..........	1 " fixe.
Montée du Lac.....................	1 " "
Saint-Antoine........................	1 " "
Sainte-Croix.........................	1 " "
Portneuf (en haut)..............	2 feux fixes.
Pointe Platon.......................	2 " "
Richelieu..............................	1 feu fixe.
Lotbinière............................	2 feux fixes.
Pointe Langlais....................	1 feu fixe.
Cap Charles..........................	2 feux fixes.
Grondines............................	2 " "
Saint-Pierre-les-Becquets.....	1 feu fixe.
Batiscan................................	2 feux fixes.
Citrouille..............................	1 feu fixe.
Champlain............................	1 " "
Cap Magdeleine :	
" phare d'en bas...	2 feux fixes à 3 milles au-dessous du cap.
" phare d'en haut.	2 " " à 2 milles au-dessous du cap.
Port Saint-François............	2 " "

(1) Le phare en cet endroit vient d'être accidentellement réduit en cendres. Le ministère de la marine et des pêcheries du Canada en a donné officiellement avis, en ajoutant qu'il annoncera en temps et lieu quand il sera reconstruit. —El. C. de P.-R.

Pointe-du-Lac....	1 feu fixe.
Lac Saint-Pierre :	
" phare flottant de l'est....	1 " "
" " " du centre..	1 " "
" " " de l'ouest.	1 " "
Lac Saint-Pierre :	
Ile-aux-Raisins :	
sur l'Ile-aux-Raisins......	1 " "
sur l'Ile du côté du sud..	1 " "
Ile à la Pierre....	1 " "
Ile de Grâce.	1 " "
Sorel.	2 feux fixes *rouges*.
Lavaltrie	2 " "
Traverse.................	2 " "
Ile-aux-Prunes......	1 feu fixe.
Répentigny.........................	2 feux fixes.
Ile à la Bague	1 feu fixe.
Sainte-Thérèse	2 feux fixes.
Pointe-aux-Trembles..	2 " "
Montréal	2 " " *rouges*.

II.

Lac Ontario.

Kingston.............................	1 feu fixe.
Snake Island......	1 " " *rouge*.
Nine mile ou Gage Point......	1 " "
Pigeon Island	1 " tournant chaque 70 secondes.
Outer Drake ou Valse Rocks.	1 " fixe.
Point Pleasant....................	1 " "
Telegraph Island................	1 " "
Pointe Pierre..	1 " tournant chaque 100 secondes.
Salmon ou Wicked Point.....	1 " fixe *rouge*.
Scotch Bonnet ou Egg Island	1 " "
Presque Isle :	
pointe Est.......................	1 " "
Salt Point............	1 " "
Cobourg	1 " "
Peter Rock ou Gull Island...	1 " "
Port Hope............	1 " " *rouge* brillant au sud ; feu *blanc* brillant à l'est et à l'ouest.
Darlington.........................	1 " fixe.
Pointe Gibraltar...................	1 " "

Toronto	2 feux fixes.
Port Credit	1 feu fixe.
Oakville	1 " "
Baie de Burlington	2 feux fixes.
Port Dalhousie	1 feu tournant chaque minute.
Fox Island	1 " fixe.

III.

Nouvelle-Ecosse, côte orientale.

Margaret	1 feu fixe.
Chéticamp	1 " tournant chaque 45 secondes.
Cape North	1 " " alternativement *rouge* et *blanc* à chaque 45 secondes.
Ingonish	1 " fixe.
Ile Rouge	1 " tournant chaque minute ; feu *rouge*.
Sydney Bar	1 " fixe *rouge*.
Law Point	1 " "
Ile Flint	1 " tournant chaque 15 secondes.
Scatterie	1 " " visible pendant 1 minute, éclipsé pendant ½ minute.
Louisbourg	1 " fixe.
Ile Guion	1 " tournant ; feu *rouge* ; maximum d'éclat chaque 30 secondes.
Green Island	1 " " feu *rouge* alternant avec feu *blanc* chaque 45 secondes.
Petit Degras	1 " fixe *rouge*.
Ile au Sable :	
pointe Est	1 " "
pointe Ouest	1 " tournant chaque 3 minutes ; visible pendant 1½ minute ; durant ce temps là, éclat chaque ½ minute.
Cap Canso	2 feux fixes *verticaux*.
Havre de Canso :	
Ile Hart	1 feu fixe *rouge*.
Canso-Nord	1 " "
Ile Whitehead	1 " tournant chaque 20 secondes ; lumière pas tout à fait éclipsée, mais brillant par éclats de 10 secondes alternant avec des demi-éclipses de 10 secondes.
Country Harbour :	
Green Island	1 feu fixe.

Liscomb	1 feu tournant; feux *rouge* et *blanc* alternant chaque 2 minutes.
Ile du Castor	1 " " chaque 2 minutes.
Ile aux Œufs	1 " " feux *rouge* et *blanc* alternant chaque minute.
Ile du Diable	2 feux fixes *horizontaux*.
Chebouctou Head	1 feu tournant chaque minute.
Sambro	1 " fixe.
Ile Betty	1 " tournant; feu *rouge* maximum d'éclat chaque 3 minutes.
Baie Marguerite	1 " " feux *rouge* et *blanc* alternant chaque ½ minute.
Chester	1 " fixe.
Hobson's Nose Baie Mahone	1 " " *rouge*.
Ile Cross	2 lumières; feu *vertical*; lumière d'en haut intermittente (1); brillant 45 secondes; éclipsée 15 secondes; lumière d'en bas fixe.
West Tranbound Island	1 " tournant chaque 30 secondes.
Port Medway	1 " fixe.
Ile Coffin	1 " tournant chaque minute; visible 30 secondes; éclipsée 90 secondes.
Ile Little Hope	1 " " *rouge* chaque minute.
Port Hebert	1 " fixe *rouge*.
Ile Carter (Ruggle Island)	1 " " "
Havre de Ruggle Island	1 " "
Cap Roseway	2 feux fixes *verticaux*.
Negro Island	1 feu tournant *rouge* et *blanc* alternant chaque minute.
Beccarro (Barrington)	1 " fixe *rouge*.
Phare flottant de la baie de Barrington	1 " "
Cap Sable	1 " tournant chaque 40 secondes; lumière visible pendant 15 secondes.
Ile du Loup marin	1 feu fixe.
Rivière Tusket	2 feux fixes *horizontaux*.
Cap Fourchu	1 feu tournant chaque 1¾ minute; lumière visible pendant 1¾ minute.

(1) *Intermittent.*—La lumière apparaît tout à coup pour rester visible durant quelque temps, puis disparaît subitement. L'éclipse dure moins longtemps.

IV.

Baie de Fundy.

Cap Sainte-Marie..................	1 feu tournant *rouge* et *blanc* alternant chaque 30 secondes.
Grand Passage..........................	2 feux fixes *horizontaux.*
Ile Brier	1 feu fixe.
Petit Passage..........................	1 " tournant *rouge* et *blanc* alternant chaque minute.
Pointe Prim............................	1 " fixe.
Anse Marshall.........................	2 feux fixes *verticaux.*
Margaretsville.........................	2 " " *rouges.*
Ile Haute................................	1 feu tournant chaque 60 secondes, visible pendant 40 secondes.
Black Rock.............................	1 feu fixe.
Harton Bluff............................	1 " "
Burncoat Head.........................	1 " "
Pointe Spencer........................	1 " "
Parrsboro'	1 " "
Rivière aux Pommes..............	1 " "
Ile Grindstone........................	1 " "
Cap Enragé............................	1 " "
Quaco	1 " tournant chaque 20 secondes.
Cap Spencer............................	1 " " *rouge* et *blanc* alternant chaque 45 secondes.
Ile aux Perdrix........................	1 " fixe.
Negro Point............................	1 " " *rouge.*
Mousquash..............................	1 " " *rouge* du côté de la mer.
Pointe Lepreaux......................	2 feux fixes *verticaux.*
Ile Bliss..................................	1 feu fixe *rouge.*
Midjie Bluff	1 " "
Campobello.............................	1 " "
Wolf Island.............................	1 " tournant chaque 1½ minute.
Port Saint André.....................	1 " fixe.
Grand Manan :	
Swallow tail..........................	1 " "
Garnet Rock............................	1 " intermittent chaque minute ; brillant 45 secondes ; éclipse de 5¼ secondes ; éclat de 4½ secondes ; éclipse de 5¼ secondes.
Machias Seal Island............	1 " fixe.

Cette liste, comme on le voit, démontre que le système des phares au Canada, a déjà atteint certaines proportions.

" Cependant, même avec les améliorations faites jusqu'à aujourd'hui, les navires ne sont pas en sûreté, " dit M. Fortin.

Voyons maintenant la suite de ses conférences sur le sujet. J'en condense les principales données, qui se rapportent plus directement à la navigation.

On entre dans le Saint-Laurent par trois endroits : un au nord de Terreneuve par le détroit de Belle-Isle ; un autre au sud ; et un troisième par le golfe de Canso. Du moment qu'un navire arrive à la pointe sud-ouest de Terreneuve, sa route est semée de dangers ; d'abord, vient l'Ile Saint-Paul, puis les Iles Magdeleine, et après l'Ile Anticosti. On peut indiquer sur la carte maintes places où il y a eu nombre de sinistres maritimes. En 1870, il n'y a pas eu moins de cinquante navires qui ont fait naufrage sur l'Ile Anticosti. L'année dernière, il y en a eu deux : celui du steamer *Lake Megantic* et celui d'un autre steamer à la pointe-ouest. * Puis, l'on a la côte dangereuse depuis la Pointe de Gaspé jusqu'à la Pointe des Monts et les Sept-Iles, où les navires rencontrent un courant très fort et traitre qui les entraîne à la dérive, et cause plus de sinistres encore qu'il en arrive à l'Ile Anticosti. En dépit des phares et des sifflets d'alarme, la navigation est toujours extraordinairement dangereuse en cet endroit, vu que les courants y sont formidables et que les marins n'ont pas le temps de connaître leur rapidité et leur violence.

Comme preuve de la violence des courants, le Dr. Fortin a dit dans ses conférences que les pêcheurs étaient souvent dans l'impossibilité de pêcher la morue, plusieurs jours de suite, surtout aux marées du printemps, même

* Et cette année encore un navire, le *Tom Moore*, est allé s'y briser, à peu près vers le jour où les canadiens d'origine irlandaise célébraient le centenaire de la naissance du célèbre barde irlandais, dont le malheureux navire naufragé portait le nom.—El C. de P-R.

en employant des poids de quatre livres sur des lignes de quarante brasses. Il arrive souvent que le plomb de la ligne surnage à la surface de l'eau. Il arrive fréquemment aussi qu'un vent furieux et continu augmente la violence de ces courants, de sorte que les marins, quelqu'habiles et expérimentés qu'ils soient, ne peuvent faire autre chose que prévoir les accidents et non les empêcher. De là, la nécessité d'étendre autant que possible les communications télégraphiques et autres, ou de prendre toute autre disposition opportune, afin que les secours ne tardent pas. Aujourd'hui, s'il arrive à un vaisseau de faire naufrage sur l'Ile Anticosti, il lui faut de six à sept jours, même en été et dans les circonstances les plus favorables, pour se mettre en communication avec la terre ferme; tandis que si les circonstances sont défavorables, il se passe quinze jours et même un mois, et, si c'est dans l'automne, six ou sept mois, avant que le propriétaire du vaisseau entende parler et du capitaine et de l'équipage. Il en saurait des nouvelles plus tôt, si le vaisseau était naufragé en Australie ou au Japon.

Les pertes matérielles ont été immenses dans le golfe. On peut en juger par les proportions de la navigation au Canada. En 1874-75, le mouvement maritime à travers le golfe, en montant et en descendant, et le long des côtes des provinces maritimes, représenta une valeur de $336,248,-656, et le nombre total des êtres vivants qui prirent part à ce mouvement, fut de 204,975. Le Dr. Fortin, qui a commandé pendant longtemps une goëlette fédérale la *Canadienne*, ainsi que le *Cotter*, goëlettes employées au service et à la protection des pêcheries, connaît très-bien la situation. Il profita d'une bonne occasion un jour pour signaler au gouvernement canadien, combien était défectueux le système de navigation dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent. En 1875, sept steamers, avec une population de plus de 1,000

âmes à bord, se trouvèrent pris dans les glaces dans le fleuve Saint-Laurent ; il se passa quinze jours avant que l'on eut de leurs nouvelles. C'est alors que le Dr. Fortin exposa son plan d'un réseau télégraphique devant relier aux centres civilisés tous les endroits les plus éloignés et les moins habités du fleuve Saint-Laurent. Le gouvernement canadien s'occupa de la question et mit à exécution une partie du système recommandé. Il y a aujourd'hui une ligne télégraphique depuis la Métapédiac, jusqu'à la rivière-aux-Renards et depuis Matane jusqu'à la même rivière ; elle ceint presque toute la Gaspésie. On signale un navire de trois heures en trois heures ; les stations télégraphiques ne sont pas éloignées de plus de 20 milles l'une de l'autre. Il faudrait encore relier tous les phares au moyen de fils télégraphiques, et l'Ile Anticosti à la terre ferme par un câble sous-marin, et, comme je l'ai dit plus haut, prendre d'autres dispositions pertinentes.

Les pertes que ce système une fois perfectionné, éviterait au commerce annuellement, seraient plus que suffisantes pour contrebalancer les frais de son organisation et son maintien. En 1868, le Dr. Fortin, alors commandant du *Cotter*, un steamer, le *North Briton*, fit naufrage sur la côte sud-est de l'Ile Anticosti. Il se rendit immédiatement sur le lieu du sinistre et trouva les naufragés sans abri et sans nourriture. Les secours n'arrivèrent pas avant un mois. Le *Lake Megantic* fit naufrage sur l'Ile avec une cargaison entière de grain et 270 têtes de bétail embarquées à Montréal ; des courants inconnus au capitaine auraient causé le naufrage. Il se trouvait alors à 90 milles du Cap-Rosier ; cependant il se passa dix jours avant que la demande de secours parvînt au poste le plus proche, et cinq autres jours avant qu'un steamer dans le voisinage du Cap-Rosier arrivât au secours du steamer et des naufragés. On pourrait

citer bien d'autres faits. Cela me remet en mémoire un épisode national canadien que j'ai entendu raconter, à l'un de mes bons amis, M. Marmette, écrivain historique très-distingué du Canada. Voici cet épisode :

Par suite du traité de paix conclu avec les Iroquois, en 1701, le Canada n'avait plus rien à craindre de ces sauvages ; mais les Anglais saisirent avec empressement l'occasion que leur offrait la guerre de la succession d'Espagne, pour recommencer les hostilités contre les colons de la Nouvelle-France.

Après plusieurs avantages remportés par les Canadiens-français, les colonies anglaises voulant en finir une fois pour toutes avec leurs voisins, s'entendirent avec la métropole britannique pour conquérir le Canada à la fois par terre et par mer. A cet effet, l'on fit d'immenses préparatifs. L'amiral Sir Hovenden Walker atteignit Boston dans les premiers jours de juillet 1711, avec une flotte de vaisseaux de guerre et de transports, sept régiments de vétérans et un bataillon de soldats de la marine. Le trente juillet, il faisait voile pour Québec, tandis que le colonel Nicholson, à la tête de 4,000 soldats et de 600 Iroquois, se mettait en marche pour envahir le Canada par le lac Champlain ; c'était une répétition du fléau d'invasion de 1690. Rendu sur les bords du lac Saint-Sacrement, Nicholson s'arrêta pour attendre l'arrivée de l'amiral Walker devant Québec, afin de se porter, lui, sur Montréal. Une tempête ayant surpris la flotte anglaise dans le golfe, l'amiral fit mouiller dans la baie de Gaspé le dix-huit août Au bout de deux jours, le vent tournant à l'ouest, il cingla vers la côte du nord, mais le vent s'étant remis à l'est, la flotte se trouva prise dans la brume, et dans un grand danger de se briser sur quelque bas-fond. L'amiral, se méfiant d'un pilote français qu'il avait fait prisonnier et qui lui conseillait de

pousser au large, fit porter au sud. Il espérait que le courant le tiendrait au milieu du fleuve. Mais le contraire arriva, et les vaisseaux furent entraînés vers la côte du nord. Le vingt-deux août au soir, la flotte donna par le travers des Sept-Iles. Huit gros transports chargés de soldats allèrent s'éventrer sur l'Ile-aux-Œufs, en laissant plus de neuf cents cadavres sur les rochers de l'Ile et sur la côte du Labrador. Les navires de guerre, le vaisseau-amiral en tête, n'échappèrent que grâce à l'habileté du pilote Paradis.

Après ce désastre, Walker croisa pendant deux jours dans le voisinage du lieu du sinistre, afin de recueillir les naufragés qui avaient échappé à la mort, et, après avoir tenu un conseil de guerre, décida de s'en retourner en Angleterre avec les débris de sa flotte. Un nouveau malheur l'attendait à son retour. Quelques jours après son arrivée dans le havre de Spithead, son vaisseau-pavillon, l'*Edgar*, prit feu accidentellement et sauta avec les quatre cent soixante-et-dix marins qui le montaient.

En apprenant la nouvelle du désastre arrivé à la flotte anglaise dans le golfe Saint-Laurent, le colonel Nicholson dut renoncer à son expédition de terre, et son armée se dispersa avant d'avoir rien tenté sur le Canada.

On s'imagine quelle fut la joie des habitants de Québec à l'annonce de ces événements qui parvint à la capitale dans les premières semaines d'octobre. Ce fut une explosion d'allégresse. " On ne parlait plus que de la merveille opérée par le Ciel en notre faveur," dit la Mère Jinchereau de Saint-Ignace, dans son histoire de l'Hôtel-Dieu. " Les poëtes épuisèrent leur verve pour rimer de toutes les façons sur ce naufrage. Le Parnasse devint accessible à tout le monde : les dames mêmes prirent la liberté d'y monter. Quelques-unes d'entre-elles commencèrent et mirent les hommes en train,

et non-seulement les séculiers, mais les prêtres et les religieuses faisaient tous les jours des pièces nouvelles."

C'est ainsi que le Canada échappa au plus grand danger qu'il eût encore couru depuis la conquête de 1629.

Quant aux pêcheries qui représentent un revenu annuel de neuf, dix et onze millions de piastres pour le pays, les arrangements dont j'ai parlé ci-dessus rendraient des services inappréciables. Les pêcheries sont la plus grande richesse des nations. Elles se font au Canada dans le golfe Saint-Laurent. Aujourd'hui les pêcheurs canadiens exerçent leur métier à tâtons. Que de voyages désastreux ou pour le moins inutiles évités! Que d'autres couronnés d'heureux résultats sur une simple information donnée par le télégraphe, sur l'expédition immédiate d'instructions, etc. On saurait même de suite à quoi s'en tenir sur les mouvements du poisson et sur l'état du temps.

Entr'autres choses, le Dr. Fortin a mentionné les bureaux des observations météorologiques, les stations de signaux et les sémaphores; à l'article spécialement des sémaphores, il a eu la gracieuseté de parler très-avantageusement de ce système tel qu'il existe en Espagne. "Il n'y a," disait M. Fortin en terminant ses conférences, "qu'un endroit aujourd'hui sur le fleuve Saint-Laurent où il y ait des signaux, c'est la Pointe-aux-Pères. Au Cap Rosier même, le point le plus saillant de la côte sud, il n'y a pas de système de signaux."

Les projets et plans de l'hon. M. Fortin ont naturellement soulevé un peu de discussion, et donné occasion à la correspondance suivante dans le journal anglais du matin de Québec. Comme elle est très-importante au point de vue des renseignements qu'elle donne sur la navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent, du port d'Halifax et de la baie de Fundy, je crois très utile d'en reproduire ici des extraits :

La navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent n'est pas aussi dangereuse que celle de la côte de la Nouvelle-Ecosse, où l'on peut voir souvent des vagues de vingt pieds de hauteur venir se briser sur des récifs cachés. Il n'y a pas d'endroit aussi difficile d'accès que le havre d'Halifax, ni de rivages aussi dangereux que ceux de l'Ile-au-Sable. Si, dans le fleuve Saint-Laurent, on manœuvrait les navires avec autant de prudence que l'on en met pour les steamers de la ligne Allan, en arrivant à Halifax, il n'y aurait pas la moitié des naufrages qui arrivent. Il est bien connu que la plupart des steamers qui se perdent sur l'Ile d'Anticosti, descendent le fleuve. Les navires qui remontent le Saint-Laurent, marchant un peu à tâtons, sont prudents et par conséquent sains et saufs ; ceux qui descendent, se considérant tout à fait hors de danger, négligent de prendre les précautions ordinaires et en souffrent. Il y a eu maints naufrages sur l'Ile Anticosti ; mais, pour cela, ce n'est pas à dire que la place soit dangereuse pour ceux qui la connaissent et prennent leurs précautions.

En premier lieu, il n'y a pas de courant qui entraînent à terre. Le petit courant qui existe, file parallèlement au rivage. Lorsque le vent souffle fortement du nord-est depuis plusieurs jours, la houle chasse l'eau en montant le fleuve, et lorsque le vent cesse, cette eau revient plusieurs heures après, ce qui produit un très-fort courant qui descend le fleuve, mais n'est pas dangereux.

En second lieu, il n'y a pas de battures ou de brisants sur la côte de l'île, excepté à la pointe ouest, où l'on rencontre de gros cailloux ; du côté sud, le fond est rocailleux, et les battures sont régulières ; on peut faire tous les sondages nécessaires avant que le navire soit dans une position périlleuse.

La grande faute que l'on commet, c'est que lorsqu'un navire touche en cet endroit, on l'allége en jetant la cargaison par dessus bord. Si on ne le met pas en arrêt au moyen d'amarres et d'ancres, le navire, bien sûr, sera emporté plus loin à la dérive à chaque marée, et mis en pièces au premier gros vent. Le meilleur moyen est de surveiller la marée, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour tirer le navire au large et le redresser lorsque le vent s'élève ; de cette façon, on en sauverait plus d'un. On a eu connaissance d'une goëlette qui était allée s'échouer bien loin sur les battures et qui, grâce à ces précautions, a pu être sauvée durant un très gros temps.

Parlons maintenant des souffrances des équipages. Comment se fait-il, que l'épave d'un steamer ne peut même fournir des voiles en quantité suffisante pour abriter les passagers et les marins échappés au naufrage ? D'un autre côté, on voit un capitaine de steamer naufragé qui se trouve avec de magnifiques chaloupes et qui est resté huit jours avant d'envoyer un message au Cap Rosier, à 90 milles de distance. Il y avait au moins une personne parmi les auditeurs de l'hon. Dr. Fortin, lors de ses conférences, qui était descendue jusqu'à l'Ile Saint-Paul dans une chaloupe de 22 pieds de long. Il n'est pas croyable que cette personne ou un pilote de Québec eût mit huit jours à faire cette distance,

surtout à bord des superbes chaloupes dont les steamers canadiens de première classe sont d'ordinaire pourvus. De fait, il n'est pas de temps qui puisse empêcher une chaloupe de pilotes de se rendre de l'Ile Anticosti jusqu'à la terre ferme.

Un système de télégraphe serait infiniment avantageux pour le commerce canadien ; il est grandement besoin de lignes sous-marines entre l'Ile Anticosti, les Rochers-aux-Oiseaux, l'Ile Saint-Paul et les Iles Magdeleine, se reliant à un télégraphe terrestre depuis le Cap Rosier jusqu'au plus prochain poste sur la rive sud. Ce qui manque aussi, ce sont les sifflets d'avertissement, beaucoup plus utiles que les phares, parce que ni la brume ni la neige n'interviennent dans leur fonctionnement. Il faudrait avec cela un excellent ouvrage sur les voies de navigation, ouvrage qui donnerait aussi à tous les marins les informations les plus étendues sur les particularités de la côte qui n'est connue que de peu de gens, à part les vieux baleiniers de Gaspé qui sont familiers avec tous les rochers, battures et courants du golfe.

C. L. ARMSTRONG.

Sorel, 17 décembre 1878.

Voici maintenant quelques extraits de la réplique à la correspondance ci-dessus résumée.

Les Néo-écossais et les Américains déclareront bientôt qu'ils préfèrent de beaucoup faire voile en suivant la côte de la Nouvelle-Ecosse, que de venir en aucun endroit du Saint-Laurent. Quant à avoir vu la mer se briser à 20 pieds de hauteur sur des rochers à fleur d'eau sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, M. Armstrong voudra-t-il dire à quelle hauteur il a vu la mer, après une bourrasque, se briser sur les battures et les récifs de la côte du Labrador, surtout à l'Ile et aux récifs de Sainte-Marie, au Grand Mécatina et à la Tête de Baleine ? aussi, voudra-t-il dire de quelle façon les courants des environs de la côte du Labrador jusqu'à la Pointe Natashquouan ou la pointe est de l'Ile Anticosti affectent la position d'un navire ?

M. Armstrong écrit que l'Ile Anticosti n'est pas un endroit dangereux, et qu'il n'y a pas de courants qui entraînent du côté du rivage. J'ai navigué assez longtemps, plus de 25 ans, sur les deux côtes pour prouver le contraire ; de plus, tous les pêcheurs ici qui ont des établissements de pêche de chaque côté de l'Ile, ont souvent remarqué des navires emportés à très-grande vitesse à la dérive vers le rivage. M Bradley, un de mes bons amis, qui demeure depuis trente ans sur l'Ile, à la rivière Pavillon, m'a souvent fait observer ces courants.

De tous les navires qui se sont perdus ou ont fait naufrage, il y en a bien peu qui aient été remis au large sains et saufs ; il doit y avoir d'autres raisons qui ont empêché qu'on les redressât, tel que le suggère M. Armstrong. Je voudrais le voir tenter à n'importe quel temps, la traversée de l'Ile Anticosti

à Gaspé, dans une chaloupe de pilotes, de 22 pieds de long ; il verrait ce qui lui arriverait, tout comme l'ont vu certains navigateurs du Cap Santé qui pensaient comme lui, mais qui aujourd'hui sont fort convaincus du contraire. Comment s'arrangerait-il, lorsque de gros steamers ont très-souvent rencontré en cet endroit des mers aussi mauvaises et aussi dangereuses que sur l'océan ?

On ne peut nier que des chaloupes de pilotes soient déjà descendues aussi loin que l'Ile Saint-Paul, mais quels n'ont pas été les dangers et les souffrances contre lesquels les marins ont eu à lutter ?

Quant à l'ouvrage sur les voies de navigation, il faut admettre que la présence de dépôts considérables de minerai de fer, en différents endroits de la côte nord, ne sont pas suffisamment connus. Un appendice indiquant leur existence et leur position, devrait se trouver dans un pareil ouvrage, vu que les étrangers ne peuvent pas en avoir autrement une idée.

Le système télégraphique du Dr. Fortin n'est pas une exagération, mais se trouve être d'une absolue nécessité dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, surtout aux Iles Magdeleine et Anticosti.

E. HAMON, M. C.

Montmagny, 23 décembre 1878.

L'appendice suggéré par M. Hamon dans sa correspondance, ferait suite, je crois, à l'ouvrage en 2 volumes intitulé *The St. Lawrence Pilot*, dont le contre-amiral H. W. Bayfield est l'auteur, et qui a été publié à Londres en 1860 par ordre des lords-commissaires de l'amirauté. Je mentionnerai aussi à ce sujet un autre ouvrage compilé d'après les rapports des explorations de l'amirauté, publié aussi à Londres en 1875 par ordre des lords-commissaires de l'amirauté et intitulé *Sailing directions for the south-east coast of Nova Scotia and Bay of Fundy.*

J'ai parlé un peu plus haut d'observations météorologiques. Il y en a qui disent que les observations faites par le service météorologique aux Etats-Unis sont exactes dans la proportion de 82 pour cent. Je crois la chose *un peu* exagérée. Quant aux bureaux météorologiques du Canada, quoiqu'on les dise encore dans l'enfance, il n'en est pas moins vrai que les rapports des observations faites à la pointe sud-ouest de l'Ile Anticosti et à la pointe Lepreaux, dans la baie de Fundy, me permettent

de publier, avec le concours de M. Schwartz, dont j'ai déjà parlé, les tableaux suivants. Ce sont, je pense, les premiers tableaux du genre qui aient été publiés au Canada. J'ai cru, pour leur parfaite intelligence, les supplémenter d'une table donnant l'explication de signes que j'ai imaginés et essayé de coordonner de la façon la plus claire possible.

EXPLICATION DES SIGNES.	
	Signifie : Calme.
	" Estimation moyenne de la force du vent.
	" Quantité de pluie.
	" Jours de pluie.
	" Quantité de neige.
	" Jours de neige.
	" Jours de brouillard.
	" Plus petite quantité de vent observée.
	" Plus grande " " "

POINTE SUD-OUEST DE L'ILE D'ANTICOSTI 1872-1877.
D'APRÈS LES TABLES METÉOROLOGIQUES.

JANVIER. FEVRIER. MARS.

N. N.E. E. S.E. S. S.O. O. N.O. N. N.E. E. S.E. S. S.O. O. N.O. N. N.E. E. S.E. S. S.O. O. N.O.

80
75
70
65
60
55
50
45
40
53
30
25
20
15
10
5
0

AVRIL. MAI. JUIN.

55
50
45
30
35
40
25
20
15
10
5
0

POINTE SUD-OUEST DE L'ILE D'ANTICOSTI 1872-1877.
D'APRÈS LES TABLES METÉOROLOGIQUES.

POINTE LEPREAUX DE LA BAIE DE FUNDY 1874-1877 D'APRÈS LES TABLES MÉTÉOROLOGIQUES.

POINTE LEPREAUX DE LA BAIE DE FUNDY 1874-1877 D'APRÈS LES TABLES MÉTÉOROLOGIQUES.

Quant aux proportions de la navigation au Canada dont on parle à la page 47 on peut voir, par les tableaux suivants, ce qu'elles ont été, ce qu'a été le mouvement maritime de par le Canada l'année dernière, savoir :

No. 1.—Tableau des navires britanniques, canadiens et étrangers, sortis du Canada, allant à la mer, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

No. 2.—Tableau des navires britanniques, canadiens et étrangers, entrés au Canada, venant de la mer, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

No. 3.—Tableau sommaire (par province) des navires allant à la mer, entrés au Canada et sortis, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

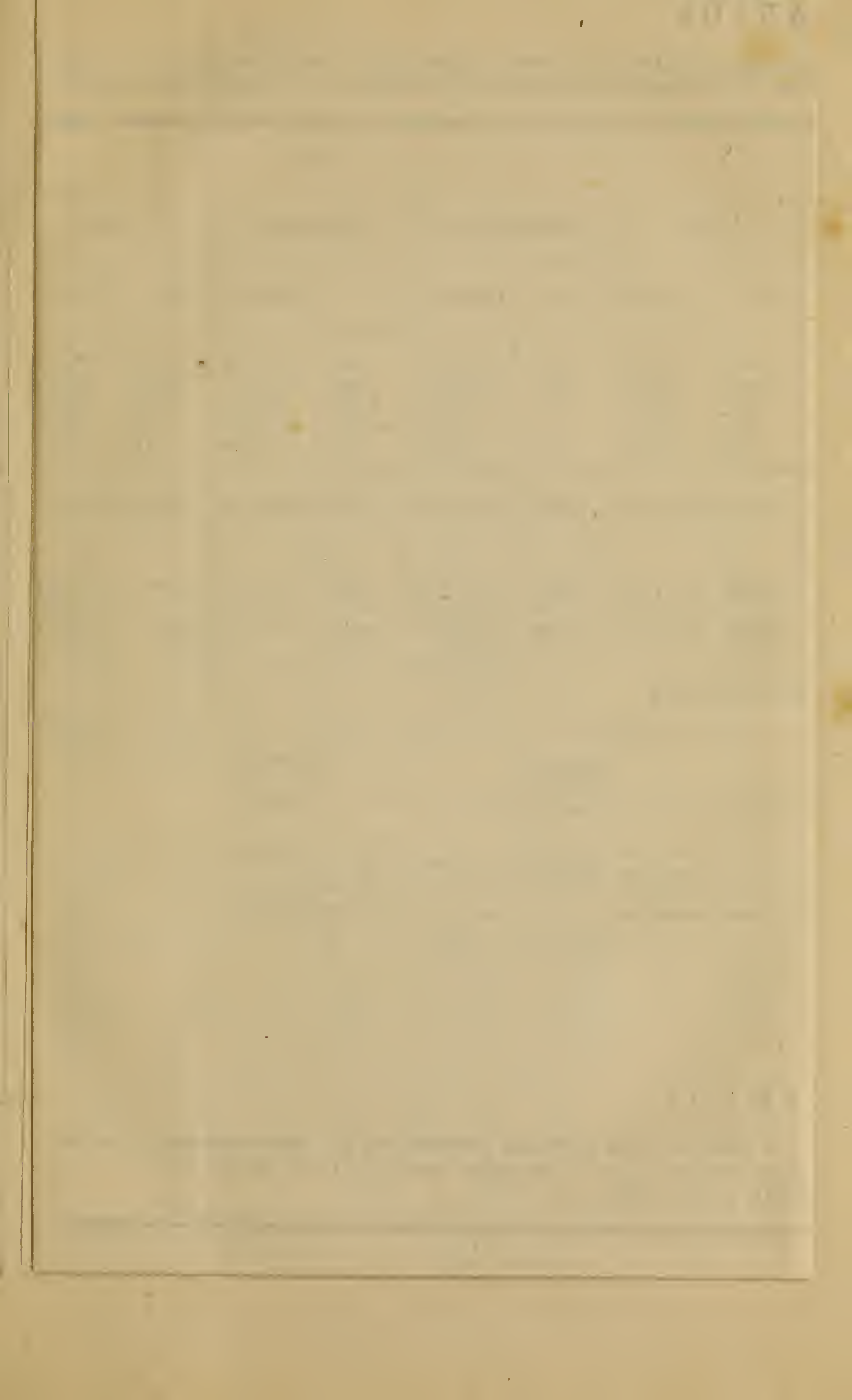
No. 4.—Tableau sommaire de tous les vaisseaux britanniques, canadiens et étrangers, arrivés au Canada et partis (à part ceux du cabotage), pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

No. 5.—Tableau indiquant le nombre, le tonnage et les équipages des navires qui sont arrivés au Canada et partis, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

No. 6.—Tableau sommaire des navires britanniques, canadiens et étrangers allant à la mer et employés dans le commerce de l'intérieur, entre Ontario, Québec et les Etats-Unis, qui sont arrivés au Canada et partis, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

No. 7.—Tableau sommaire indiquant l'espèce, le nombre et le tonnage des navires construits et enregistrés au Canada, aussi le nombre, le tonnage et la valeur des navires vendus à d'autres pays, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.

No. 8.—Tableau des navires britanniques et étrangers, engagés dans le cabotage du Canada, qui sont arrivés aux et partis des provinces sous-mentionnées du Canada, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1878.



Parlant de cette question de la navigation, dans un discours prononcé à Halifax en 1876, Sir John A. McDonald, alors chef de l'opposition, et aujourd'hui premier ministre du Canada, a dit : *Remember, too, that Canada has already the fourth commercial navy in the world, and a large population of hardy seamen* (Rappelez-vous aussi que le Canada possède dejà la quatrième marine commerciale du monde et une nombreuse population de hardis marins). Cette citation me permet de traiter et exige même que je traite un peu de l'organisation de la marine au Canada. Un ouvrage écrit sur la matière par M. William C. Seaton, surintendant des écoles de marine du gouvernement dans le pays, me fournit des renseignements précieux que je vais utiliser.

Il y a trois écoles de marine au Canada : une à Québec ; une à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et une troisième à Halifax, Nouvelle-Ecosse. Elles ont été fondées en 1872. On y fait des examens à certaines dates ; ces dates sont fixées à la convenance du ministre de la marine et des pêcheries. On commence par exiger des candidats aux examens d'admission comme marins, des certificats en forme de bonne conduite et de moralité. Dans le cas de candidats étrangers, les certificats ci-dessus doivent être contresignés par l'agent diplomatique ou consulaire ou, à défaut, par quelqu'autre autorité officielle du pays natal du candidat, ou enfin, quand ce n'est pas possible autrement, par une personne en état de corroborer les déclarations du certificat, à la satisfaction des examinateurs.

Un marin qui a servi dans le cabotage peut obtenir un certificat de compétence de second (*mate*) pour servir à bord d'un navire au long cours ; un second, après deux années de service dans le cabotage, peut obtenir un certificat de compétence comme capitaine ; et les qualifications requises sont les suivantes : Pour un second, âge, au moins 19 ans; cinq ans de service à la mer, dont

un an au moins en qualité de second ou contremaître ; écriture lisible ; éléments du calcul, usage des logarithmes ; une journée de manœuvres complète, y compris la situation du port où il va par rapport au compas et à la distance, d'après la méthode Mercator ; savoir les longitudes et latitudes ; connaissance du chronomètre ; indication sur une carte géographique de la position du navire ; trouver et corriger l'erreur du sextant ; connaître les variations de la marée ; connaître la technologie des manœuvres et des agrès ; les sondages ; les règlements du bord ; les règles à suivre, chemin faisant, par rapport aux bateaux à vapeurs et aux voiliers ; le système des phares et sifflets d'alarme ; le code commercial des signaux en usage chez toutes les nations du globe ; le maniement des ancres ; les entrées du log ; l'ajustement des espars et des voiles ; la conduite d'un vaisseau dans le gros temps ; échouer un vaisseau ; sauver les mâts dans le cas d'un accident au beaupré.

Qualifications requises d'un capitaine : âge, au moins 21 ans ; six années de mer, dont au moins deux années comme second ; trouver la latitude par l'étoile polaire ; la nature de l'attraction d'un navire de fer d'après le compas ; connaître les lois de la marée ; la construction des gouvernails et des radeaux, savoir ; les diverses ressources pour le sauvetage de l'équipage dans l'éventualité d'un naufrage ; le code de lois maritimes applicables à bord ; la discipline ; les affaires de nolisement et d'arrimage.

Dans le cas où un applicant pour un certificat de capitaine n'a servi que sur un *fore and aft rigged vessel*, et ignore comment conduire un *square rigged vessel*, on lui accorde un certificat suivant l'espèce de vaisseau dont la manœuvre est de sa compétence.

L'examen dure six heures ; mais le bureau des examinateurs peut prolonger le temps de l'épreuve à son gré,

en en donnant les raisons dans son rapport au gouvernement. On tolère en faveur du candidat une erreur d'un mille dans le calcul de la position d'un navire ; si le candidat échoue, on peut l'examiner *de novo*. S'il ne réussit pas dans l'examen de ses connaissances nautiques, il ne peut se représenter devant le bureau que six mois après. S'il échoue trois fois dans son examen sur la navigation, il ne peut se représenter pour un nouvel examen qu'au bout de trois mois.

D'après un ordre en conseil du Canada, du 26 juin 1871, les aspirants à des certificats comme capitaines et contre-maîtres, doivent passer à l'examen sur l'usage du code international des signaux ; tout insuccès dans cet examen entraîne avec lui les mêmes désavantages que dans l'examen sur la navigation.

D'après un autre ordre en conseil du Canada, du 12 octobre 1872, les aspirants à des certificats comme capitaines et contre-maîtres, se présentant pour la première fois à l'examen, doivent donner les définitions des termes de navigation et d'astronomie nautique, ou celles qui sont indiquées au crayon par l'examinateur, au nombre de pas moins de huit, pour la " Table des déviations de la boussole. "

CANADA, mai 1879.

COMMERCE ENTRE L'ESPAGNE ET SES PROVINCES D'OUTRE MER ET LES PROVINCES CONFÉDÉRÉES DU CANADA.

NOTES DU COMTE DE PREMIO-REAL,
CONSUL GÉNÉRAL D'ESPAGNE AU CANADA, ETC.

V.

Comme j'ai déjà fait connaître, dans un mémoire précédent, quel système je suivais en coordonnant les renseignements que je consigne dans mes mémoires, on ne sera pas surpris de retrouver dans celui-ci le même ordre ou désordre, ainsi que je le disais dans mon dernier travail. Il était resté entre les mains de l'imprimeur quelques-unes de mes notes que je n'avais pas pu faire entrer dans les mémoires précédents; je les introduis dans cette brochure, à la suite les unes des autres, sans les relier, mais en laissant entre elles assez d'espace pour faciliter la lecture et l'intelligence de l'ensemble.

Entr'autres choses, presqu'au commencement de ce mémoire, je publie un résumé du droit maritime du Canada; c'est la seule publication imprimée, je crois, du genre qu'il y ait dans ce pays. Ce qui existe ici en fait d'ouvrages de droit maritime n'est, m'assure-t-on, qu'en manuscrit. Ce n'est pas à dire que les ouvrages sur la navigation au Canada manquent complètement; mais, par malheur, on ne les trouve pas toujours à bord des navires qui viennent ou naviguent dans les

ports canadiens ; ce qui fait que les marins ne se fiant à peu près qu'à de simples cartes marines qui ne sont pas généralement de la dernière heure, ne se trouvent pas toujours en état d'éviter les accidents de la route.

Le droit maritime canadien se base en grande partie sur le code civil du Bas-Canada, le *Merchant Shipping Act* et d'autres actes que l'on peut se procurer facilement. Mais il faut remarquer que code civil et législation maritime subissent de temps à autre de nombreux amendements, et que ceux-ci demeurent la plupart du temps lettre inconnue pour les marins et quelques autres personnes parmi les intéressées.

Le résumé du droit maritime canadien que je publie dans ce mémoire remplira pour le moment, j'ose l'espérer, cette lacune.

Un acte du Canada mis en vigueur le 17ème jour de mars 1874, et connu sous le nom de "Acte de la Marine marchande de 1873," règle la plupart des questions que je vais traiter.

Les principales dispositions de cet acte sont : que les matelots anglais doivent être envoyés au Canada par des maîtres de marine ou députés-maîtres de marine qui sont des officiers du gouvernement. Cette disposition ne s'applique ni aux étrangers ni aux canadiens. Une disposition de cet acte pourvoit aussi au maintien de la discipline sur les navires ; mais on ne peut s'en prévaloir contre un navire étranger dans un port canadien, hormis toutefois que les représentants officiels étrangers présentent une requête à cet effet. Les délits commis sur les navires étrangers dans les eaux du Canada, tombent sous la juridiction du Canada. La désertion est punie sommairement par un emprisonnement de 8 ou 12 semaines et par la confiscation des gages.

Tout acte injuste commis par le maître ou toute autre personne de l'équipage, et tendant à endommager

sérieusement un navire canadien enregistré, tout attentat à la vie de quelqu'un ou infliction de quelque blessure, est un délit (c'est une disposition de la loi commune, et la punition est réglementée par les statuts). Pour négligence ou refus de rejoindre son navire, ou absence sans permission, ou refus d'obéir à un ordre d'une personne autorisée, le matelot subit un procès sommaire et une punition qui ne doit pas être plus forte que celle qui est infligée aux déserteurs.

Les déserteurs et ceux qui engagent les matelots à déserter, ou les protégent dans leur désertion, sont sujets à un procès sommaire et à un emprisonnement aux travaux forcés, qui ne doit pas excéder 12 mois. Toute personne abordant un navire au port, sans permission spéciale et sans en avoir le droit, pourra être condamnée à un emprisonnement aux travaux forcés n'excédant pas deux ans, et déterminé dans un procès sommaire. Toute personne prise en vagabondage aux abords d'un navire et ne pouvant donner des raisons plausibles de sa présence en cet endroit, pourra être condamnée à la prison pour un an et à une amende de $100.00. Ceux qui s'introduisent dans un navire sans payer leur passage (*les stowaways*) sont passibles d'un emprisonnement de quatre mois. Les agents de police doivent aider les capitaines à faire observer les règles contenues dans l'Acte de la Marine; et ils peuvent se saisir d'une personne suspecte sur accusation d'un maître de navire, sans être munis de mandat d'arrestation. Ces dispositions s'appliquent aux navires anglais et étrangers aussi bien qu'aux navires canadiens.

Dans le cas de navires étrangers, le serment du capitaine suffit à prouver l'engagement d'un matelot; mais, à moins que ce soit à la demande du représentant de sa nation ou du consentement des deux parties intéressées, le Canada n'intervient pas. La législation impériale

de 1854 à 1876, a été le *Merchant Seamen's Act* (Acte de la Marine marchande); mais pour prévenir toute erreur qui pourrait naître d'un conflit de législation, je dois dire que c'est en Angleterre et non pas ici que l'on trouve la vraie loi impériale; dans les endroits où cet acte est en force par autorité impériale, la législation est identique.

Les mêmes remarques peuvent s'appliquer à la loi de l'Amirauté. Elle est identique à celle de l'Angleterre, et elle est administrée par des officiers nommés par le gouvernement impérial. Elle n'est en force que pour les eaux navigables, et dans les endroits où vont les "gros navires," c'est-à-dire les navires qui peuvent traverser l'océan.

Sur la haute mer, la loi d'amirauté est subordonnée au *jus gentium.*

Au Canada, on considère que la haute mer commence où finissent les dernières terres du Canada, et à une portée de canon au-delà; toutes les eaux en deça de telle portée de canon, et des terres du Canada, sont considérées comme eaux canadiennes. Telle est du moins l'opinion de certains écrivains, tels que: Grotius, Vattel et Puffendorff, quoique Bodinus donne au Canada une plus grande étendue de mer. Ces limites semblent d'ailleurs confirmées par les transactions du Canada avec les Etats-Unis dans le domaine des pêcheries communes des deux pays.

La loi d'une province en particulier ne s'applique que lorsque des navires sont dans des eaux canadiennes, et lorsque les statuts gardent le silence sur la question dont il s'agit. Les lois particulières des différentes provinces ne sont pas identiques. A Québec, les cas civils sont régis d'après les principes de la loi française de 1759. Il faut remarquer qu'autrefois, un étranger accusé de crime au Canada, avait droit à un jury *de mediate*

lingui, c'est-à-dire à un jury formé de six étrangers non citoyens, et de six citoyens. Ce privilége a été enlevé (nommément) par statut du Canada. Je crois ce statut *ultrà vires* et au-delà de la jurisdiction du parlement du Canada ; au reste, ce point n'a pas été décidé.

Après avoir cité la loi applicable à la marine marchande au Canada et aux matelots, et la législation qui régit les navires anglais et étrangers dans le Canada, je suggère de réviser comme étant une erreur de la jurisdiction canadienne, la disposition du statut ayant rapport au jury *de mediate lingui*. C'est là une injustice aux étrangers, et ceux qui croient trouver un exemple semblable en Angleterre font erreur ; le système anglais repose sur un principe différent, et, s'il enlève à l'étranger son *jury*, il lui donne quelque compensation ; ce que le Canada ne fait pas. On appelle un procès par jury *un procès par le pays*, c'est-à-dire par des hommes pris parmi le peuple, représentant le peuple et non le gouvernement. Aussi l'Angleterre a voulu dès les temps les plus reculés soumettre les étrangers au verdict des étrangers, et par là même, au verdict de leur pays ; et comme c'était la loi d'Angleterre qui devait avoir son application, on mettait dans le jury six citoyens résidant en Angleterre, censés connaître la loi anglaise et pouvoir l'expliquer aux membres étrangers du jury.

Dans les premiers temps, les races saxonnes de l'Angleterre formaient pour les étrangers un jury composé exclusivement d'étrangers d'une seule nation. Le procès par jury tomba ensuite en désuétude et fut comme oublié jusqu'au temps des rois normands qui le mirent de nouveau en vigueur, afin d'encourager les Lombards à commercer avec l'Angleterre. Il a été maintenu jusqu'à ces dernières années, alors que la législation anglaise moderne l'a aboli.

DROIT MARITIME DU CANADA.

SON HISTOIRE.

The Merchant Shipping Act, l'acte de la marine marchande, se trouve dans les statuts du Canada de 1854. La traduction française qui n'a pas force de loi, puisque c'est un statut impérial, est extrêmement mauvaise et remplie d'erreurs.

Cet acte est la loi du Canada en ce qui concerne toutes celles de ses dispositions qui sont applicables aux colonies et déclarées telles. Il permet aux législatures locales de l'amender, pourvu que ces amendements soient sanctionnés par le gouvernement impérial (sect. 159, p. 161).

En vertu de ce pouvoir, la 36 Vic., 128, a rappelé les articles depuis 2357, 2358, 2360, 2363 jusqu'à 2372 inclusivement, et ceux depuis 2375 jusqu'à 2382 inclusivement.

Les premières règles de la navigation se bâsèrent sur les usages établis. La législature les réunit ensemble plus tard.

Les lois de Tyr et de Carthage sur la marine nous sont inconnues. Les plus anciennes lois maritimes sont celles de Rhodes (Vol. I, collection des lois maritimes de Pardessus—Vol. I, Droit maritime de Boulay-Paty). On a prétendu que ces lois n'ont jamais existé à Rhodes. Quoiqu'il en soit, elles furent adoptées par tous les anciens.

Ensuite, viennent les lois maritimes d'Athènes, et plus tard celles de Marseilles ; on ne retrouve pas de vestiges de ces dernières.

Auguste, à Rome, appliqua les lois Rhodiennes chaque fois que les lois de l'empire restaient silencieuses. Il faut se garder de croire qu'il n'en existait pas avant.

Le Code Théodosien consacre plusieurs titres au droit maritime. Justinien s'en occupe au Code et au Digeste (liv. I, titre 8 ; liv. IV, titre 9 ; liv. VI, titre 1, etc., etc.) Les Basiliques en parlent aussi.

Au moyen-âge, le " Consulat de la mer " était une compilation de lois maritimes, qui tirait son nom des officiers chargés de protéger leurs nationaux commerçant en pays étrangers. C'est la plus ancienne trace écrite du droit maritime au moyen-âge. La majorité des auteurs font cet ouvrage originaire d'Arragon d'où il s'étendit dans tous les pays. Valin dit que le Consulat fut approuvé par Jean de Beaumont, à Paris, en 1250, sous Louis IX.

Il ne reste des Tables Amalfitaines que le nom, et les auteurs discutent même leur existence.

Le jugement ou rôle d'Oléron est sujet à beaucoup de controverses quant à son origine. Les Anglais, les Français, les Flamands, et les Suédois les révendiquent. Les Français attribuent ces lois à Eléonore de Guyenne, femme de Louis VII, et prétendent qu'elle les fit à son retour des croisades. Seldom les attribuent à Richard I qui les aurait publiées dans l'Ile d'Oléron à son retour de la Terre-Sainte ; mais Richard n'a jamais mis pied sur cette île après son retour. Il est plus vraisemblable qu'elles furent introduites par Eléonore en Angleterre, lors de son mariage avec Henri II. d'Angleterre.

Le rôle d'Oléron eut autant d'autorité que les lois Rhodiennes. Il a de l'importance pour le Canada, par suite de son introduction par Eléonore et de sa sanction par Richard.

Les lois maritimes de l'Angleterre ne sont que des usages passés en

force de coutume, ou sanctionnés par les cours de justice. Les décisions de ces dernières ont beaucoup plus d'autorité en Angleterre qu'en France.

Les jugements de Dam ou lois de Westcapel ne sont que la traduction des jugements d'Oléron.

Les juridictions maritimes commencent en France par des officiers nommés par les seigneurs du littoral pour protéger les marins qui débarquent sur leurs côtes. De là vient la juridiction de l'Amirauté; le grand officier qui présidait à la marine prit le nom d'amiral et eut juridiction sur tous les officiers locaux. La justice se rendait en son nom et non en celui du roi ; les amendes lui revenaient.

Il y avait des tribunaux inférieurs composés de commerçants qui étaient appelés consuls dans le midi.

A mesure que les fiefs étaient réunis au domaine, les officiers des seigneurs étaient sous la juridiction du grand amiral.

Avant 1480, les ordonnances ne s'occupent que de la compétence de l'Amirauté et ne parlent pas du droit maritime privé, c'est-à-dire de ce qui regarde l'affrètement, etc.

En 1480, vint l'ordonnance de Louis XI, puis en 1490, celle de Louis XII ; en 1517, parut l'édit de François I pour la Guyenne, et en 1543, un édit du même roi pour tout le royaume.

L'édit de Henri II en 1584, est le seul qui contienne quelques règles de droit maritime privé. On suivait, pour les provinces, sur l'Océan, le rôle d'Oléron et le Guidon de la mer ; sur la Méditerrannée, on suivait le Consulat de la mer modifié par les usages locaux.

Colbert, par l'ordonnance de 1681, sut embrasser tous ces usages et les rendre uniformes. La jurisprudence lui a refusé l'autorité de loi (p. 10 à 11). Mais puisque le roi de France nomma un tribunal spécial pour l'appliquer, vu que les cours l'appliquaient mal, et décida qu'il y aurait appel au conseil supérieur, elle a dû être en force au Canada. Puis les attributions du conseil supérieur passant aux tribunaux anglais qui doivent juger suivant les lois antiques, elle a dû être la loi du Canada même après la conquête. De plus, l'honorable juge Napoléon Casault, professeur de droit maritime à l'Université-Laval de Québec, a trouvé des jugements sous la domination française et sous le régime militaire anglais, expressément fondés sur des articles de l'ordonnance.

L'Amiral avait d'ailleurs une autorité égale à celle des parlements qui lui reconnaissaient le droit d'avoir des lois exemptes de l'enregistrement, et il faut dire que c'était la même chose au Canada. Plusieurs auteurs disent aussi que l'ordonnance s'appliquait aux colonies (Edits et ordonnances I., p. 352). Cette ordonnance sanctionne dans plusieurs cas des coutumes préexistantes et produit certaines parties des ouvrages du moyen-âge. Les codificateurs disent qu'elle est la base du droit maritime public actuel en Angleterre. Car, il y a le droit maritime public qui touche à l'organisation des tribunaux et qui a disparu à la conquête du Canada, et le droit maritime privé qui s'est maintenu dans ce pays. En Angleterre, cette dernière partie n'a pas servi aux lois sur les bâtiments marchands, mais à quelques autres parties du droit maritime.

Les codificateurs ont puisé dans l'ordonnance les règles sur l'affrètement, etc., etc.

—

SES DISPOSITIONS.

" *The Merchant Shipping Act* ", 17 et 18 Victoria, chapitre 104, se trouve au volume I des statuts du Canada de 1854 et 1855.

—

Le mot *navire* comprend tout bâtiment propre à flotter et à être mené sur l'eau autrement que par rames. Les chaloupes et les plus petites barques sont comprises sous la même désignation. Les mots vaisseaux et bâtiments ont la même signification générale. Dans le langage ordinaire, on appelle navire une espèce particulière de vaisseau.

Avant la passation du *Merchant Shipping Act*, le terme *british ship* signifiait non-seulement un vaisseau appartenant au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, ou à un particulier de ce royaume, mais tout vaisseau enregistré et navigué conformément à la loi de la Grande-Bretagne et jouissant de tous les priviléges que la loi lui donne, savoir: de transporter exclusivement des marchandises de tout pays étranger en Angleterre, ou de l'Angleterre aux colonies ; c'est un privilége qu'un vaisseau étranger ne pouvait avoir. Mais un vaisseau espagnol pouvait transporter des effets d'Espagne en Angleterre. Il ne s'agit pas ici du cabotage qui est la navigation d'un port d'un pays à un autre port du même pays.

Aujourd'hui, le même terme ne s'applique plus qu'à des vaisseaux possédés par des personnes autorisées par la loi et navigués conformément à la loi ; c'est-à-dire un vaisseau qui a droit de porter le drapeau britannique, et qui a droit à la protection de la loi comme étant un morceau de terre, hors de la Grande-Bretagne, mais à elle soumise. Cependant le drapeau d'un vaisseau ne suffit pas, si ses papiers ne sont pas en règle et conformes aux lois du pays. Si un vaisseau appartenant à un autre pays même en partie ou à une personne qui n'a pas le droit de posséder un vaisseau anglais, porte le pavillon britannique, il est sujet à confiscation au profit de Sa Majesté. Néanmoins, il est permis à un vaisseau étranger de se servir du pavillon anglais pour échapper à l'ennemi qui le poursuit.

Dans le cas de confiscation susmentionné, c'est à celui qui s'est servi du drapeau à prouver qu'il avait droit de s'en servir ; et tout officier de marine, d'armée, de douane, ou de consulat, a droit de s'emparer de son vaisseau (sect. 103 et 104 de l'acte).

L'enregistrement du droit de propriété dans les vaisseaux fut exigé par la 12 Charles II, chap. 18, sect. 10, en 1660, dans l'intérêt public et privé, pour empêcher des fraudes, en constituant des gages ; etc., etc.

Jusqu'à la 36 Victoria 128, en 1874, le Canada avait deux lois relatives à l'enregistrement des vaisseaux, à leur propriété, et à la création des *mortgages*. Le *mortgage* est une hypothèque, et, comme elle, ne vaut rien, s'il n'est pas enregistré.

L'enregistrement se fait au bureau de douane dans les ports créés ports d'enregistrement ; les deux lois sont 8 Victoria, ch. 5, refondue au chap. 41 des Statuts Refondus du Canada, et l'acte impérial de 1854. Ce dernier a été amendé 18 et 19 Vict., chap. 91 ; 25 et 26 Vict., chap. 63 ; 30 et 31 Vict., Canada, 124 et 129 ; 34 et 35 Victoria, ch. 110 ; 36 et 37 Vict., chap. 85 ; 38 et 39, chap. 88.—18 et 19 Victoria sont reproduits dans nos statuts de 1863 ; 30 et 31 dans ceux de 1867 ; 34 et 35 dans ceux de 1872.

L'application de l'Acte Impérial est générale à tous les vaisseaux du Canada sans distinction. L'Acte Provincial du Canada n'affectait que les vaisseaux qui naviguaient dans les eaux intérieures de la province et qui n'étaient pas enregistrés conformément aux lois britanniques antérieures à l'Acte

Impérial, c'est-à-dire que cet acte ne pouvait affecter que les vaisseaux canadiens de la navigation intérieure, enregistrés avant 1854. Depuis cette époque, dans le Bas-Canada, on refusait d'enregistrer les vaisseaux autrement qu'en vertu de l'Acte Impérial, peu importe dans quelles eaux ils naviguaient; tandisque dans le Haut-Canada, on les enregistrait encore conformément à l'Acte Provincial.

L'enregistrement en vertu de ce dernier acte ne donnait pas aux vaisseaux le caractère de vaisseaux britanniques. Cet enregistrement ne pouvait servir qu'à la vente et à la propriété du vaisseau, et au *mortgage.* Cet état de choses exista jusqu'à la mise en force de la 36 Vict., ch. 128, passé par le Parlement Fédéral, en vertu de la section 547 de l'Acte Impérial, qui permet aux autorités coloniales d'abroger en tout ou en partie les sections de l'Acte Impérial affectant les colonies et concernant les bâtiments enregistrés dans telles colonies. Mais ces changements devaient être approuvés par Sa Majesté et mis en force par proclamation royale; de la date de laquelle proclamation, les dits changements venaient en force. La 36 Vict., ch. 128, reçut cette sanction le 20 nov. 1873 et fut mise en force par proclamation le 27 mars 1874.

Ce statut rappelle entièrement les chapitres 41 et 42 des Statuts Refondus du Canada, ainsi que certains actes du code canadien.

A compter du 27 mars 1874, tous les vaisseaux canadiens non enregistrés sous l'empire de la loi impériale, ou de la 41 des Statuts Refondus du Canada, doivent l'être conformément aux dispositions de cet acte, ainsi que ceux enregistrés conformément à l'Acte Provincial, qui veulent prendre la mer. (sec. 14).

Les vaisseaux enregistrés au Canada en vertu de l'Acte Impérial, restent ce qu'ils étaient. Mais quant au mode d'enregistrement dans les ports du Canada, et à l'espèce de vaisseau qui doit être enregistrée plus tard, les vaisseaux doivent l'être conformément à la loi du Canada. Pour le reste, on suit l'Acte Impérial. La loi canadienne ne s'occupe que du vaisseau, et non du propriétaire. Quelques-uns en sont exemptés.

La partie préliminaire de l'Acte Impérial s'applique au Canada. La première partie qui s'occupe du Bureau de commerce en Angleterre, ne s'applique pas au Canada. La seconde partie s'applique à toutes les colonies, sauf toutefois pour les vaisseaux construits et faisant commerce exclusif dans les limites de la charte de la compagnie des Indes Occidentales (sect. 108). Cette partie, reproduite au chap. 41 des Statuts Refondus du Canada, traite de la propriété du jaugeage et de l'enregistrement des vaisseaux. L'Acte du Canada 36 Vict., ch. 128, qui rappelle ce chapitre, ne traite que de l'enregistrement.

I. *Quels vaisseaux doivent être enregistrés ?*

Avant 1854, la loi n'exigeait pas l'enregistrement des vaisseaux. Le *Merchant Shipping Act* crée un droit tout nouveau et différent de celui qui existait antérieurement, quand il dit que tout vaisseau *must be registered*, et de plus, qu'aucun vaisseau qui de par la loi doit être enregistré, ne sera regardé comme vaisseau britannique, s'il n'a été enregistré selon l'acte de 1854.

Avant l'Acte de la Marine marchande, l'enregistrement n'était pas essentiel, mais il était nécessaire pour donner aux vaisseaux les avantages des vaisseaux britanniques.

Les vaisseaux qui doivent être enregistrés ne peuvent sans cela obtenir l'acquit des douanes dont l'officier peut retenir le vaisseau jusqu'à ce que le capitaine lui montre le certificat d'enregistrement.

Cet enregistrement peut, pour les vaisseaux canadiens, se faire au Canada.

L'officier de douanes peut forcer les capitaines à donner la nationalité de leurs vaisseaux et refuser jusque là leur traversée.

Sont exempts de l'enregistrement :—1o. les navires enregistrés avant la mise en opération du statut ; mais rien n'empêche de les enregistrer de nouveau ; 2o. les navires de moins de 15 tonneaux employés seulement dans la navigation des rivières ou côtes de l'empire britannique où résident leurs propriétaires ou gérants ; 3o. les navires dont le pont ne couvre pas toute la longueur ou n'est pas fixé, jaugeaut moins de 30 tonneaux, et emlpoyés à la pêche sur les bancs de Terre-Neuve ou dans le golfe Saint-Laurent, ou dans cette partie de l'empire qui borde le golfe.—La 31 Victoria permet en outre aux gouverneurs des colonies britanniques de faire, avec le concours d'un des secrétaires d'Etat pour les colonies, un règlement permettant aux registrateurs de donner un certificat d'enregistrement valant 6 mois pour les vaisseaux de moins de 60 tonneaux.

La 1ère section de la 41 Statuts Refondus du Canada ne requiert l'enregistrement que des vaisseaux de 15 tonneaux et audessus, par le moyen qu'elle prescrit pour ceux que l'on construits au Canada.

Le ch. 128, sect. 7 et 8 Victoria, soumet à l'enregistrement tous les vaisseaux mus par la vapeur et les vaisseaux pontés de plus de 10 tonneaux, et excepte de l'enregistrement les vaisseaux non pontés, quelque soit leur tonnage. Il dit que ceux qui ne sont pas déjà enregistrés, parcequ'ils sont exemptés par l'acte de 1854, ne sont pas considérés au Canada comme vaisseaux britanniques, et les officiers de douanes peuvent leur refuser un huissier jusqu'à ce qu'on leur ait fourni un certificat d'enregistrement (*vid.* 193).

Cependant le parlement canadien n'ayant pas juridiction hors du Canada ne peut, pour infraction à ces règles, enlever le privilége de vaisseau britannique.

Jusqu'à une époque récente, il n'y avait que les vaisseaux construits dans l'empire et les vaisseaux pris et condamnés comme prise, ou pour commerce d'esclaves, qui étaient soumis aux lois d'enregistrement.

Les mots " pris et condamnés " veulent dire que le navire pris pendant la guerre ne devient pas la propriété de celui qui l'achète s'il n'est pas condamné comme prise par la Cour d'Amirauté. Sans cette dernière condition, son ancien propriétaire peut le revendiquer.

Les actes 8 et 9 Victoria, ch. 89, disaient même qu'un vaisseau anglais qui aurait, dans un port étranger, subi des réparations équivalant à *vingt* chelins par tonneau, ne pourrait être enregistré comme vaisseau britannique, à moins que ces réparations, nécessitées par un naufrage, ne fussent faites dans le but de lui permettre de se rendre à un port anglais.

Les 12 et 13 Victoria rappellent les statuts préexistants qui prohibent l'enregistrement des vaisseaux étrangers ; il confère aussi le privilége de l'enregistrement à tous vaisseaux, et le *Merchant Shipping Act* confirme cela ; de sorte que maintenant tout navire peut être enregistré, pourvu que son propriétaire ait les capacités exigées par la loi.

La section 53 de ce dernier acte dit que si un vaisseau enregistré est perdu réellement ou légalement, c'est-à-dire, coulé à fond, etc., ou pris par l'ennemi, avis doit en être donné au registrateur du port où il est enregistré ; ce registrateur fait une entrée et donne un certificat (171–196).

La 36 Vict., sect. 16, chap. 128, a une disposition analogue, c'est-à-dire que lorsque l'enregistrement est clos, le gouverneur en conseil peut, lorsque le navire a été réparé, en permettre un nouvel enregistrement.

II. *Qui peut être enregistré comme propriétaire d'un vaisseau britannique ?*

(Section 18 de l'Acte Impérial). Il n'y a que les sujets britanniques de naissance ou par naturalisation qui puissent posséder des vaisseaux britanniques.

Cette naturalisation peut avoir lieu par lettres-patentes, par acte spécial, par les lois générales de l'empire ou des colonies. Il faut que les naturalisés aient prêté le serment d'allégeance, qu'ils soient membres d'une société commerciale faisant des affaires dans l'empire, ou qu'ils demeurent dans l'empire tant qu'ils sont propriétaires.

Ces conditions de résidence sont les mêmes pour les sujets de naissance, avec ceci de plus qu'ils ne doivent pas avoir prêté serment d'allégeance à une puissance étrangère, à moins qu'ils n'aient prêté un nouveau serment à Sa Majesté britannique.

Une corporation créée par des lois impériales ou coloniales, aura le principal siége de ses affaires dans les possessions britanniques.

La loi fédérale canadienne n'a pas changé ces règles : elles s'appliquent donc au Canada.

12 et 13 Vict., ch. 29, sect. 17.—Le statut exige une déclaration explicite de propriété de chaque propriétaire, afin d'éviter un mauvais enregistrement. De plus, si une personne, n'ayant pas qualité voulue, achète un vaisseau britannique (sect. 53), la section 53 exige qu'avis en soit de suite transmis par l'un des ci-devant propriétaires de tout le vaisseau ou d'une partie du vaisseau au registrateur, pour qu'il en fasse entrée au registre ; on doit aussi transmettre le certificat d'enregistrement, cela sous peine d'une amende de £500 sterling (ch. 168).

La sect. 62 du statut dit que dans le cas de droits transmis par mort ou mariage à une personne n'ayant pas droit d'avoir la propriété de vaisseaux britanniques, celle-ci doit s'adresser à la Cour de Chancellerie en Angleterre et en Irlande, à la Cour des Sessions en Ecosse, et à la Cour Supérieure au Canada, pour obtenir l'ordre qu'il soit vendu, et la Cour peut ordonner que le prix soit payé au requérant ou autre personne. La Cour peut refuser ou accorder la vente, purement ou sous condition. La demande doit être faite dans les quatre semaines à compter de la mort ou du mariage, etc., ou tout autre délai de moins d'un an, à la discrétion de la Cour. Faute d'être vendu dans le délai, le vaisseau est confisqué.

La propriété d'un vaisseau se divise en 64 parts légalement divisées, c'est-à-dire pouvant être possédées divisément. Pas plus de 32 individus ne peuvent être enregistrés à la fois pour ces 64 parts. Cette règle n'affecte pas un titre légal dans un nombre quelconque de personnes. Entre elles et celui qui est enregistré le droit est égal. Ainsi, dix ont un titre utile ou légal dans la propriété d'un vaisseau ; X. seul fait enregistrer en son nom. Lui seul peut l'hypothéquer, etc., les neuf autres n'ont de recours que contre lui. On dit que leur titre est utile, quelque soit leur nombre, fût-il de plus de 32. Les associés ne seraient pas privés du recours contre leur associé, dans un cas semblable.

Personne ne peut être enregistré pour une partie fractionnelle d'une part ; ainsi cinq personnes ne peuvent être enregistrées pour $\frac{1}{5}$ de part chaque, mais 5 peuvent l'être comme propriétaires communs d'une part. Ils sont censés ne faire qu'une personne ; aucun d'eux ne peut seul disposer de son droit sur la fraction de la part.

"*Beneficial Interest.*" Les actes 26 et 27 Victoria, sect. 3, statuent que ces mots dans l'acte de 1854, comprennent l'intérêt résultant d'un contrat aussi bien que tout autre intérêt en équité, et que les personnes qui ont

ainsi un intérêt utile peuvent exercer leur recours contre le vaisseau comme contre tout autre meuble, excepté qu'on ne peut enregistrer aucun fidéicommis.

Supposons que 10 personnes aient construit un vaisseau et conviennent que Primus enregistrera seul, mais ne pourra seul disposer du vaisseau, cette stipulation ne l'empêchera pas de l'aliéner seul, etc., etc., lors même qu'il serait connu de l'acheteur, et quelle que soit la mauvaise foi de ce dernier. C'est pour cela que la loi défend d'enregistrer aucun avis de fidéi-commis pour enlever au propriétaire enregistré le droit de disposer du vaisseau (190).

III. *Formalités d'enregistrement.*

Il faut en faire la demande. Un ou plusieurs individus peuvent faire enregistrer leur propriété sur tout ou partie d'un vaisseau comme appartenant à eux ou à d'autres, pourvu qu'ils ne soient pas plus de 32 et qu'ils se nomment. La demande peut être faite par un mandataire préposé par écrit, et qui peut l'être de tous les propriétaires. Pour une corporation, elle est faite par un officier nommé en vertu d'un grand sceau.

Avant l'enregistrement, il faut faire inspecter le vaisseau par un individu nommé par le commissaire des douanes dont les pouvoirs, au Canada, appartiennent au Gouverneur Général.

La sect. 31 dit que les officiers consulaires britanniques peuvent, là où il n'y a pas de juge de paix, recevoir les *affidavits* requis.

La 36 Victoria autorise le Gouverneur Général à nommer dans chaque port où il le juge à propos, un registrateur pour faire enregistrer les vaisseaux. L'inspecteur donne un certificat indiqué à la formule A du statut, contenant l'énoncé de son tonnage, de ses dimensions et une description du vaisseau. Le contenu de ce certificat peut être changé par le bureau de commerce.

Le certificat est soumis au registrateur.

Les modes d'opérer le mesurage peuvent être changés par les autorités.

Le tonnage constaté est toujours celui du vaisseau, à moins qu'il n'y ait une erreur de mesurage, ou qu'on y fasse des changements qui en altèrent la capacité. La loi permet á ceux qui se sont conformés à l'acte de 1854, de ne pas faire faire un nouveau mesurage.

Le tonnage doit être marqué sur le navire, et s'il s'efface ou n'y est pas mis, le vaisseau n'est pas considéré comme britannique. Les numéros doivent être profondément entaillés. Cela est obligatoire, même pour les vaisseaux enregistrés avant l'acte de 1854.

Les 38 et 39 *Merchant Shipping Act* s'occupent des déclarations de propriétaires particuliers et des corporations propriétaires. D'après la 38, il faut souscrire devant le registrateur du port, si l'on réside à une distance moindre de cinq milles de ce port, ou devant un juge de paix ou registrateur du port le plus proche, si l'on réside plus loin, une déclaration contenant l'énoncé de ses qualités à être propriétaire d'un vaisseau (39).

Si, au lieu d'un particulier, c'est une corporation, la déclaration doit être faite par un agent sous un grand sceau et contenir une mention de la nature de ses affaires. Dans les deux cas, il faut mentionner aussi le temps et le lieu de la construction du vaisseau ; s'il a été construit à l'étranger et, si on ignore le lieu et la date de telle construction, on doit faire une déclaration à l'effet qu'on ignore ces particularités ; on doit aussi faire mention du nom du vaisseau, du nom du maître qui doit le commander, du nombre de parts du vaisseau dont le déclarant est propriétaire, et une attestation qu'au meilleur de sa connaissance aucune personne n'ayant pas les qualités voulues n'a de parts légales ou utiles dans la propriété du vaisseau.

On peut avoir dispense de la déclaration; si, par suite de minorité, aliénation mentale ou autre incapacité, le propriétaire ne peut faire de déclaration, son tuteur ou curateur peut le faire ; à leur défaut, la Cour peut nommer quelqu'un pour faire cette déclaration, sur la demande de toute personne ayant intérêt à ce que la dite déclaration soit faite.

Si, pour une bonne raison, la personne qui doit déclarer ne le peut pas, et que l'autorité connaisse cette raison, on peut, avec le consentement du commissaire des douanes, l'exempter de cette déclaration et de la production de tout autre document requis par la loi.

Outre cette déclaration, la sect. 40 exige que lors du premier enregistrement, l'on produise de plus, si le vaisseau a été construit dans l'empire, un certificat de construction contenant la dénomination du vaisseau (barques, bricks, etc.,) un estimé du tonnage, du temps et du lieu de construction, le nom de la personne qui l'a fait faire, s'il a été ou non vendu depuis. Dans le cas de vaisseau construit à l'étranger, il faut faire la même chose, à moins qu'on déclare qu'on ne peut se procurer les certificats ; dans ce cas, la production de l'acte d'achat suffit. Dans le cas de prise, il suffit de produire la condamnation de prise.

La loi canadienne a fait quelques additions à ces règles (36 Vict., 128, sect. 13) ; elle dit que quand deux personnes prétendront être constructeurs ou propriétaires d'un navire, le registrateur peut refuser d'enregistrer, et faire une enquête au sujet du navire. Il soumet la preuve et fait rapport au gouverneur en conseil, qui lui enjoint d'enregistrer en faveur de 'lun ou l'autre des prétendants, en réservant certains droits, etc.

IV. *Conservation du nom et du tonnage.*

La section 34 de l'acte de 1854 exigeait que le nom fût peint à la poupe avec celui du port, avant l'enregistrement. Les actes 34 et 35 Victoria, chap. 110, rappellent ce statut, et à la section 6 il est dit qu'un navire ne sera pas nommé d'un nom autre que le sien, sans la permission de la Chambre des Communes, et que ce nom ne sera jamais changé lors même que la matricule du vaisseau sera close.

La 36 Vict. (Canada) dit que le nom ne peut jamais être changé sans la permission du gouverneur, et cela, quels que soient les changements que le vaisseau ait subis. Quand le nom est changé, il faut le dire dans les registres, sur les bossoires et la poupe du vaisseau.

Les 36 et 37 Vict., ch. 85, sect. 5, exigent que le vaisseau acquis à l'étranger soit enregistré sous le nom qu'il portait à l'étranger, à moins d'une permission du bureau de commerce d'agir autrement. Le nom doit être de chaque côté de la proue et à la poupe, avec, en outre, à cette dernière place, le nom du port. La loi règle la manière dont ce nom doit être mis.

L'échelle du tirant d'eau doit être marquée sur chaque côté de l'étrave et de l'étambot en lettres de certaines dimensions.

Le bureau de commerce peut exempter telle classe de vaisseaux de quelques-unes ou de toutes ces règles. A défaut d'exemption, chaque contravention est punie d'une amende de £100 sterling. Les yachts étaient exemptés autrefois, mais ne le sont plus.

Chaque fois qu'il est question du Bureau de Commerce, il s'agit du Bureau de Commerce en Angleterre. De même pour le commissaire des douanes dont les pouvoirs sont transférés au gouverneur en conseil.

V. *Ports d'enregistrement.*

(*Merchant Shipping Act*, sect. 30). Tout port dans le Royaume-Uni, dans les possessions britanniques qui y sont spécialement mentionnées

et dans les autres colonies britanniques, tout port d'enregistrement créé par le commissaire des douanes, seront des ports d'enregistrement.

La 36 Vic., ch. 12, sect. 10, permet au Gouverneur-Général en conseil de créer des ports d'enregistrement, en lui conférant les pouvoirs du commissaire des douanes.

Avant l'acte de 1854, en Angleterre et au Canada, l'enregistrement se faisait au port le plus voisin de la résidence du propriétaire ; aujourd'hui, on peut enregistrer dans n'importe quel port de l'empire, et le port où le vaisseau est enregistré est celui auquel il appartient.

Avant 1854, on ne pouvait changer de port. Depuis la section 89, sur demande des parties intéressées, on peut le faire. Toutes les parties intéressées, propriétaires, créanciers, qui ont des *mortgages* (hypothèques) doivent signer la demande faite devant le registrateur du port où le premier enregistrement a eu lieu, si elles résident toutes à moins de cinq milles ; sinon, devant un juge de paix ou le registrateur du port le plus proche.

Sur cette demande, le registrateur du port où le vaisseau a été enregistrer, qui a vu faire la demande, ou à qui elle a été remise, transmet avis de cette demande au registrateur du port auquel on veut que le vaisseau appartienne à l'avenir, et l'enregistrement est transmis là avec tous les *mortgages*, etc.—On donne certificat de cette transcription.

Ce transport n'affecte nullement les droits des parties.

La sect. 98 permet au commissaire des douanes ou au gouverneur en conseil de donner une passe à un vaisseau non enregistré, pour aller d'un port britannique à un autre port britannique. Ce pouvoir est transféré par la 37 Vic., ch. 28, sect. 9, aux lieut.-gouverneurs des provinces. L'utilité de ce permis peut se présenter quand, en achetant son vaisseau en Angleterre, ou veut le faire enregistrer au Canada et ne le soumettre qu'aux lois du Canada. Par là, on évite de le faire enregistrer là-bas et de renouveler l'enregistrement (191).

VI. *Qui peut être registrateur de vaisseaux britanniques ?*

La section 30 de l'acte de 1854 y a rapport et se subdivise en plusieurs sections applicables chacune à quelque partie de la Grande-Bretagne.

La 6ème dit que dans tous les ports ou lieux autres que ceux ci-dessus mentionnés et situés dans l'empire (ce qui comprend le Canada), sont censés être registrateurs : le percepteur, le contrôleur ou autre officier principal des douanes, ou, s'il n'y en a pas aux dits ports, le gouverneur ou autre personne administrant la colonie dans laquelle ils sont situés.

Depuis la 36 Vict., sect. 10, le gouverneur peut nommer les registrateurs en les limitant aux percepteurs ou autres principaux officiers de douane du port.

VII. *Manière d'effectuer l'enregistrement ; ce que doit contenir le certificat.*

La section 32 de l'acte de 1854 oblige de tenir un registre dans lequel les formalités ci-dessus doivent être entrées dès qu'elles ont été remplies : le nom du vaisseau, le port auquel il appartient, les détails de son tonnage et de sa construction, sa description telle que contenue dans le certificat de l'inspecteur, les déclarations relatives à son origine telles que contenues dans le certificat des propriétaires, le nombre des propriétaires, leurs noms et description et la proportion de l'intérêt de chacun dans le vaisseau.

La section 43 donne au propriétaire enregistré pouvoir absolu de vendre la part pour laquelle il est enregistré et d'en fournir quittance valable (175).

(Section 44). Après l'entrée, le certificat dans la formule D est accordé. Il contient ce que déclare le registre, moins les noms des propriétaires, leur description, leur nombre de parts, etc., etc., qui se mettent sur l'endos et pourraient aussi être introduites dans le corps du certificat. Il faut de plus mentionner le nom du capitaine.

VIII. *Quand un certificat provisoire peut-il être accordé ?*

Il ne s'agit pas ici de passes qui peuvent être données pour un an par le lieut.-gouverneur. (*Vide* p. 187).

Si le certificat (48) est perdu dans le pays où se trouve le port d'enregistrement, le registrateur du port où il est enregistré peut en accorder un nouveau. Ce sera un certificat non provisoire.

Si le certificat est perdu dans un pays autre que celui où se trouve le port d'enregistrement, le capitaine ou toute autre personne connaissant les circonstances, fait une déclaration au registrateur du port s'il est dans un pays britannique, ou au registrateur du premier port britannique où il arrive après telle perte, en exposant cette perte au meilleur de sa connaissance, aussi les noms et description de tel bâtiment; sur quoi le registrateur accordera un certificat provisoire aussi conforme que possible au certificat primitif, avec l'exposé des circonstances dans lesquelles il est accordé.

(Section 49). Sous peine d'une amende de £100 sterling, ce certificat doit être remis, dans les dix jours de l'arrivée d'un navire dans un port du pays où l'enregistrement a été fait, au registrateur du port où l'enregistrement a eu lieu.

(Section 54). Si un vaisseau devient, en aucun port étranger, propriété de personnes ayant qualité pour être propriétaires de vaisseaux britanniques, l'officier consulaire anglais peut donner au capitaine de ce vaisseau un certificat provisoire constatant: le nom du navire, le temps et le lieu d'achat, les noms des acheteurs, le nom du capitaine, les meilleurs détails quant à son tonnage, description et construction qu'il pourra obtenir, et doit envoyer aussitôt que possible copie de tel certificat au commissaire des douanes à Londres. Le certificat ainsi donné a pendant six mois toute la force du certificat primitif, pourvu que le vaisseau n'arrive pas avant ce délai à un port britannique où il y a un registrateur.

(31 et 32 Victoria, ch. 129). Elles donnent droit au gouverneur de toute province britannique, avec l'autorisation d'un des principaux secrétaires d'Etat pour les colonies, de faire des règlements pour permettre aux registrateurs de donner aux vaisseaux de moins de 60 tonneaux, un certificat pour six mois. Pendant ce temps, et, en vertu de ce certificat, ces vaisseaux sont réputés britanniques (p. 165).

(36 Victoria, ch. 128, sect. 30 à 35). Elle enjoint à tous les vaisseaux dont la sect. 7 n'exige pas l'enregistrement, et à tous les vaisseaux qui ne sont pas *des navires*, suivant la définition de ce mot à la sect. 4, et qui sont employés à la pêche, au commerce, ou au transport de charges quelconques, de prendre une licence qui doit être renouvellée à chaque changement de propriétaires. La licence est entrée dans un registre et le vaisseau doit porter à la proue le nom du port d'entrée et le numéro de sa licence (116).

(36 Victoria, sect. 175). Elle permet l'examen du registre en tout temps, pendant les heures de bureau, moyennant 20 cents, On peut aussi, moyennant une somme modique, obtenir copie d'un enregistrement, ou de tout autre document déposé au bureau.

IX. *Certificat d'enregistrement ; usage qu'on en peut faire.*

La sect. 50 décrète qu'il ne peut servir qu'à la navigation légitime du vaisseau, et ne peut être retenu par ceux qui prétendent avoir un droit de gage et même de propriété sur le vaisseau ; et sur refus à une demande de restitution par le registrateur, officier des douanes ou autres personnes ayant le droit de l'exiger, un juge de paix peut, après examen des faits, condamner à une amende de £100 stg. les personnes qui retiennent tel document.

Le code civil, article 2384, semble dire qu'on peut garder le certificat lorsqu'on a un lien sur le vaisseau. Mais on l'interprète en disant qu'il ne parle que des papiers du bord en général et que, puisque le certificat est exempté, l'article ne doit pas s'y appliquer.

(Sect. 51). Lorsqu'une personne accusée cache ou refuse de restituer le certificat, on peut en obtenir un nouveau comme dans le cas de perte (91).

Le capitaine qui se sert d'un certificat illégalement obtenu pour la navigation de son bâtiment, est coupable de délit, et tout officier commissionné en pleine solde dans le service naval ou militaire de Sa Majesté, ou officier douanier ou consulaire, peut saisir le bâtiment, et si la Cour d'Amirauté trouve le capitaine coupable, elle fait vendre le bâtiment au profit de Sa Majesté, en donnant à l'officier telle partie du prix qu'elle juge à propos.

Le propriétaire de tout ou partie d'un vaisseau, en apprenant la perte ou la transmission de ce vaisseau aux mains de personnes ne pouvant posséder de vaisseau britannique, doit en donner avis au registrateur du port du vaisseau. Et le certificat, à moins de perte, etc., sera remis par le maître au registrateur, ou à l'officier consulaire, s'il n'y a pas de registrateur dans le port où il se trouve. S'il est dans un pays étranger, il devra faire cette remise, dans les dix jours de son arrivée dans un port britannique, à tels officiers qui devront transmettre le certificat au registrateur du port où le vaisseau ainsi vendu, etc., a été enregistré. Cette obligation du capitaine entraîne une pénalité de £100 dans le cas de contravention. (*Vid.* p. 171) et 168.

(Section 45). Si un changement dans la propriété du vaisseau survient quand le vaisseau est dans son port d'enregistrement, le capitaine doit remettre le certificat au registrateur qui inscrit ce changement sur le dos ; si ce changement de propriété survient quand le vaisseau est dans un autre port, la remise du certificat se fait aussitôt que le vaisseau arrive à son port d'enregistrement. Si le changement de propriété a eu lieu dans le même pays que celui dans lequel s'est fait l'enregistrement, alors, le registrateur du port où se fait ce changement de propriété peut, sur avis du registrateur du port où le premier enregistrement a eu lieu, exiger le certificat pour y inscrire cette note.

Tout changement de capitaine doit être inscrit au dos du certificat par le registrateur ou bien par le président de la cour, si le changement a eu lieu par jugement, ou bien encore par l'officier consulaire là où il n'y a pas de registrateur. Cet officier souscrit son nom à la note et en donne avis au commissaire des douanes, à Londres.

Tout officier de douanes dans l'empire peut empêcher un capitaine non nommé sur le dos du certificat, d'agir comme tel.

X. *Vente des vaisseaux ; changement de propriétaires.*

La différence entre l'enregistrement conformément au *Merchant Shipping Act* et l'enregistrement en vertu des actes antérieurs, consiste en ceci : le

certificat était la feuille que remettait l'officier, et le registre était comme le plumitif au dossier, une espèce de mémoire, tandis qu'aujourd'hui le certificat est la copie et le registre l'original. Avant 1854, le certificat était l'original.

Les vaisseaux sont quelquefois mis en usage par les constructeurs, mais le plus souvent ils sont destinés à la vente. Les vaisseaux sont des meubles selon le droit canadien et selon les droits anglais et français.

Toute vente de meubles en Angleterre, sauf les exceptions créées par le statut de France, peut se faire verbalement.

Tous contrats relatifs aux vaisseaux, quelque soit la qualité des personnes qui les font, sont et ont toujours été des contrats commerciaux. C'est la même chose en France et en Angleterre.

Ainsi, pour la preuve, ce sont les règles du code qu'on applique en matière commerciale.

Une vente faite dans un *open market* (marché ouvert) en Angleterre est une vente faite dans les foires, et rend l'acquéreur propriétaire immédiat. La prescription est instantanée. Cependant, quoique la ville de Londres soit un *marché ouvert*, la règle ne s'applique pas aux vaisseaux qui peuvent y être vendus.

Quoique la vente des vaisseaux soit un acte commercial, elle ne peut se faire verbalement que pour les vaisseaux non enregistrés comme vaisseaux anglais.

Depuis le statut de France, si le prix d'une vente dépasse £10 stg., pour pouvoir le prouver par témoins, il faut livraison de partie de la chose (ce qui est impossible dans le cas d'un navire) ou bien il faut que l'acheteur ait donné des arrhes ou qu'il ait payé une partie du prix.

Pour les vaisseaux construits dans le pays, 1235 reproduit les restrictions du statut de fraude, qui ne leur étaient pas applicables. Selon le statut de France, cela s'appliquait dans les ventes dépassant £10 stg.

Pour tous les vaisseaux enregistrés avant 17 et 18 Victoria, ch. 104, ou le statut du Canada 36 Victoria, ch. 128, la vente devait être faite selon 8 et 9 Victoria, ou chapitre 41 Statuts Refondus du Canada, qui était une copie de 8 et 9 Victoria ; ou encore selon le code civil, dont les articles 2366 et 2367 le reproduisent ; c'est-à-dire par acte écrit contenant la transcription du certificat de propriété ou une mention de ses principales dispositions. Autrement, la vente était nulle. Une erreur dans la transcription du certificat de propriété ne rendait pas la vente nulle, pourvu que l'identité du vaisseau fût suffisamment exprimée. Si l'identité était mal exprimée, l'acte était nul et ne valait rien comme contrat ; on ne pouvait poursuivre sur cet acte, à moins que ce fût pour paiement du prix lorsque l'acheteur avait la possession de la chose et cela pour la raison suivante. Avant le code, la vente ne transmettait pas la propriété ; le vendeur n'était tenu de livrer que la possession, et lorsque l'acheteur avait cette possession, il ne pouvait refuser de payer le prix.

L'article 2359 du code civil n'a pas été rappelé, par ce qu'il n'est pas la loi. Il modifie le *Merchant Shipping Act* qui est la loi et qu'on doit consulter.

L'acte de 1854 n'est que descriptif des formalités de la vente. Toute espèce d'écrit qui, d'après le statut de fraude, satisfait à la preuve, et qu'on fait enregistrer, est une formalité suffisante.

Il donne la manière dont cette vente doit être faite, mais la vente dans une autre forme n'est pas nulle.

Le *Merchant Shipping Act* est d'opinion que la vente d'un vaisseau britannique à une personne non qualifiée, et sans les formes voulues, transfère la propriété du vaisseau. La raison est qu'elle n'a pas besoin d'être enregistrée et que ces règles ne sont données que pour l'enregistrement.

La vente, sans les formes voulues, vaut comme contrat, et donne lieu à une action.

La forme donnée par le statut est à la cédule E.

Cette vente doit être sous sceau, car l'acte sous sceau en Angleterre a un caractère de vérité plus fort que les autres. L'énoncé des droits affectant le vaisseau doit être signé par le vendeur et par des témoins. L'acquéreur n'a pas besoin de signer, le fait par lui de faire enregistrer l'acte est une acceptation suffisante.

L'acquéreur, particulier ou corporation, qui veut faire enregistrer l'acte de vente, doit faire les déclarations requises pour le premier enregistrement. (sect. 56-57).

L'acheteur devient propriétaire par l'enregistrement et la remise du certificat.

Voici la différence entre l'acte de 1854 et les statuts antérieurs. Il faut se rappeler les caractères du registre et du certificat sous les deux lois.

L'acte de 1854 a rapproché l'enregistrement des vaisseaux de celui des immeubles, avec cette différence que, pour les vaisseaux, la propriété n'est acquise qu'après l'enregistrement, tandis que cela n'existe pas pour les immeubles.

Sous les anciens actes, si le certificat était perdu, on pouvait, sur preuve suffisante, obtenir prolongation du délai de 30 jours accordé à l'acquéreur pour la remise du certificat, de l'officier à qui copie du dit certificat devait être transmise. Tant que l'acquéreur n'avait pas fait noter son acquisition sur le dos du certificat, il n'avait pas la propriété qui restait au vendeur ; de sorte que si celui-ci faisait une faillite avant de noter cette acquisition, ses créanciers avaient droit sur le vaisseau.

Par l'acte de 1854, la propriété étant transférée par le seul enregistrement, si la faillite a lieu après cet enregistrement, l'acquéreur conserve ses droits acquis, quand même l'acte de vente n'aurait pas encore été noté.

La vente n'est pas le seul mode de transmission ; il y a aussi la saisie-exécution et la vente judiciaire. Le statut n'en parle pas. L'officier saisissant adjuge alors la propriété et fait le titre lui-même, en suivant autant que possible les formes voulues. L'acquéreur en faisant enregistrer son acte devient propriétaire.

La faillite, le mariage, la mort, sont des causes de transmission, de même que la dissolution et le partage d'une société. Dans ces cas, la section 58 décrète que cette transmission est authentique par déclaration de l'acquéreur. Une déclaration doit être faite devant le registrateur ou juge de paix, suivant le cas. On doit aussi fournir la preuve de cette transmission (depuis 59 jusqu'à 65 inclusivement).

Dans le cas de banqueroute, il faut une preuve comme celles exigées dans les cours de justice : une personne qui réclame en vertu d'une loi de banqueroute. La preuve du mariage se fait par l'acte de célébration.

Sur la production du certificat, le registrateur entre sur le registre les noms des acquéreurs comme s'il n'y avait qu'une personne, pourvu seulement qu'ils ne soient pas plus de 32 et qu'il n'y ait pas plus de cinq propriétaires d'une seule part. Il garde la déclaration, les certificats du constructeur et de l'inspecteur ou l'acte de condamnation.

XI. *Du mortgage* (HYPOTHÈQUE).

L'hypothèque est le prêt à la grosse. Elle diffère du *mortgage* qui consiste à donner le vaisseau, en en conservant la possession.

Avant 1854, il fallait pour le *mortgage* céder par acte de vente la propriété légale du vaisseau. Mais il était prévu que le créancier en le faisant enregistrer, devait déclarer qu'il n'était acquéreur que pour garantir

une somme d'argent, et qu'il ne devenait propriétaire que pour pouvoir vendre le vaisseau et en donner titre légal ou réaliser le paiement de sa dette en obtenant la possession du vaisseau et en le naviguant pour son compte.

L'acte de 1854 change cela ; la section 66 dit que le *mortgage* doit être dans la formule I, sous sceau privé, signé par témoin, qu'il doit contenir une description du vaisseau, la mention de la considération pour laquelle il est donné, et aussi qu'il doit spécifier les parts du vaisseau affectées. Cet acte est enregistré le jour de sa présentation et noté par le registrateur qui y insère la date et le lieu de l'enregistrement.

Sous l'ancien acte, les délais de trente jours et l'effet de la note sur la feuille sont les mêmes en matières de *mortgage* qu'en matière de vente.

L'acte de 1854 fait dépendre le rang du *mortgagiste* de la date de l'enregistrement sur le registre et non sur la feuille.

Sur production de l'acte de quittance, signé et attesté par témoin, le registrateur entre dans le registre la radiation du *mortgage*, et de ce moment il est éteint vis-à-vis du *mortgagiste*.

Les *mortgagistes* prennent rang, indépendamment de l'avis formel ou tacite de l'existence d'un *mortgage* antérieur, suivant la date de l'entrée de leur *mortgage*. Sous la loi antérieure, un avis sur l'acte de l'existence d'un *mortgage* antérieur non enregistré eut conservé ce dernier.

Le *mortgagiste* ne devient pas propriétaire du vaisseau affecté et n'a qu'une garantie pour sûreté de sa dette. Cela ne diminue pas ses droits, mais le protége contre des recours auxquels il était exposé sous l'ancien droit comme propriétaire. En vertu de l'acte de 1854, il n'a jamais la possession, mais il peut vendre le vaisseau et donner un titre valable à l'acquéreur qui fait enregistrer. Ce dernier peut alors se faire livrer la propriété. En vendant, le *mortgagiste* confère donc plus de droits qu'il n'en a lui-même.

S'il y a plusieurs *mortgagistes*, il n'y a que le premier qui puisse vendre sans le consentement du *mortgagiste* postérieur ou un ordre de la cour compétente ; ainsi, le plus ancien peut vendre avec le consentement du second, etc.

L'acte enregistré n'est pas affecté par la faillite du propriétaire, et le droit du nanti est préféré à ceux des cessionnaires en vertu de la faillite.

Le *mortgage* peut être cédé. La cession est enregistrée avec inscription sur le transport de l'acte et l'heure de l'enregistrement, et de ce moment le cessionnaire est le créancier nanti.

Si le *mortgage* passe par mariage, testament, etc., entre les mains d'autres personnes, cela doit être authentiqué par déclaration accompagnée de preuve de faits, comme dans la translation de la pleine propriété, et, sur ce, le registrateur indique ces personnes comme créanciers nantis.

Il n'y a aucune restriction d'imposée à propos des qualités requises pour obtenir un *mortgage*. La raison de cette différence avec ce que l'on exige du propriétaire, est que le *mortgagiste* n'a qu'une sûreté donnant droit de vendre pour réaliser sa créance seulement et qu'il ne peut lui-même devenir acquéreur.

La 36 Victoria, ch. 128, ne parle pas du *mortgage* ni de la vente.

Le *mortgage* ne présente aucune difficulté lorsqu'il porte sur des vaisseaux enregistrés et complétés.

Au Canada, où les constructeurs sont forcés d'emprunter pour construire, à cause de l'insuffisance de leurs moyens, on a recours à cet expédient. Aussitôt que le vaisseau est commencé, le créancier se fait céder le vaisseau, mais cela ne lui donne de droit que sur les travaux faits, et les tribunaux ont mis cela de côté pour les travaux subséquents. Les 19 et 20 Victoria, ch. 50 (Canada), sont venues en aide aux constructeurs et créanciers. Elles sont reproduites aux actes 2374 à 2382 qui sont rappelés par la 36 Victoria, ch. 128.

(36 Victoria, 128, sect. 36). Un navire sur le point d'être construit ou commencé, peut être enregistré sous un nom temporaire par le registrateur du port où le vaisseau est construit, ou par le registrateur du port le plus proche ; le constructeur doit donner une description du vaisseau projeté, ses dimensions, son tonnage, une déclaration du port où il entend le faire enregistrer. Ensuite, le constructeur met sur le chantier une planche indiquant le nom temporaire du vaisseau, le numéro que le registrateur lui donne, l'indication du port où il entend le faire enregistrer

Par la loi antérieure il fallait un acte de vente, et il fallait que la quille du vaisseau fût posée. Maintenant la déclaration ci-dessus suffit au registrateur, et le vaisseau futur ainsi enregistré temporairement peut être hypothéqué, et, sur production devant le registrateur de l'acte de *mortgage*, celui-ci l'enregistre sur la page de registre ouverte pour le vaisseau et note l'acte comme dans les cas ordinaires.

Le *mortgage* peut être éteint par quittance au dos de l'acte, et sur entrée de cette quittance le *mortgage* est radié.

Ce *mortgage* prend rang de la date de son enregistrement, sans égard aux avis des *mortgages* antérieurs, comme dans le cas de vaisseaux finis.

Le *mortgagiste* n'a de droits sur le vaisseau que pour le garantir de sa dette. Il peut le vendre, sans être propriétaire, et s'il est au 2ème ou 3ème rang il ne peut le faire sans le consentement du 1er ou du 2ème *mortgagiste*, ou sans l'ordre d'une cour compétente. Cet acte est enregistré. Autrefois, il ne pouvait le faire que s'il en était propriétaire.

La banqueroute du constructeur n'affecte pas le *mortgagiste*.

Le *mortgage* peut être transporté ; dans ce cas l'acte de transport doit être enregistré et noté comme pour les *mortgages* ordinaires.

(Section 47). Le navire terminé, le constructeur donne un certificat au premier *mortgagiste* qui fait enregistrer son droit. Ce certificat du premier *mortgagiste* est celui que doit donner le constructeur lors de l'enregistrement définitif du vaisseau ; il doit mentionner le vrai nom du vaisseau, ses dimensions, son tonnage, le port où il doit être enregistré, etc., comme il a été dit plus haut au titre : " Formalités pour l'enregistrement."

Ce certificat constitue une autorisation suffisante du constructeur.

Le registrateur doit de plus entrer les *mortgages* pendant la construction du vaisseau ; il leur conserve par là leurs droits.

Après l'enregistrement du vaisseau, le premier créancier *mortgagiste* peut faire renouveler son droit et le transporter sur le vaisseau construit et enregistré. Les autres le peuvent aussi et conservent leur rang.

Le vaisseau peut être enregistré sous un nom autre que le nom temporaire.

Quand l'inspecteur n'est pas en même temps registrateur du port, il ne peut remettre le certificat d'inspection à d'autre que le registrateur.

Quant au lieu où le vaisseau doit être enregistré, il faut que ce soit dans celui où il a été enregistré temporairement, à peine de $2,000 d'amende.

Si le registrateur met sur le dos du certificat le nom des hypothèques affectant le navire, l'inspecteur peut cependant remettre le certificat au constructeur. S'il est en même temps inspecteur, il fait mention de ces faits et remet le certificat au constructeur.

La section 53 permet de passer au Canada des actes de nantissement ou de *mortgage* par devant notaire.

XII. *Des certificats de mortgage et de vente.*

Ce que nous allons voir, facilite la vente des vaisseaux dans les pays autres que ceux où ils ont été enregistrés.

(Section 77). En déclarant au registrateur les noms de la personne qui doit et peut exercer les pouvoirs qu'il veut conférer, ce qui est entré au

registre, le propriétaire obtient un certificat. S'il s'agit de créer un *mortgage*, le maximum du *mortgage* peut être mentionné, et s'il s'agit de vente, lorsqu'on le désire, le minimum du prix peut être mentionné. On peut aussi mentionner le lieu où l'on veut que la vente soit faite. Le temps pendant lequel les pouvoirs sont conférés doit être mentionné (Formule M ou N de l'acte de 1854).

Il faut aussi une mention dans le certificat de tout ce qui est entré dans le registre, et des hypothèques, et des certificats d'hypothèques et de vente enregistrée, affectant le navire.

Le certificat est une procuration donnant pouvoir de vendre le vaisseau moyennant les restrictions voulues par le propriétaire Il autorise la personne y mentionnée de vendre ou *mortgager* le vaisseau sous les conditions énumérées dans le certificat.

Il doit être révoqué par la mort du mandant, puisque c'est une procuration. Les sect. 80 et 81 disent que ces ventes et *mortgages* faits pour valable considération et de bonne foi, sont valables même après la mort du mandant.

Quand il s'agit de créer un *mortgage*, une entrée de ce *mortgage* est faite sur le dos de la procuration par le registrateur ou l'officier consulaire. Ainsi ce certificat constitue donc le registre des *mortgages* faits à l'étranger, et cette note confère à l'acquéreur les mêmes droits que si le *mortgage* était sur le registre. La radiation est également notée sur le certificat, sur production des mêmes déclarations que celles qu'il faut faire pour radier sur le registre.

Ce certificat pour la vente ne peut l'être que pour la totalité du vaisseau, et non pour une part divise.

Si la vente est faite à un sujet britannique, l'acte doit être enregistré de nouveau, en remettant l'acte de vente, le certificat de vente et le certificat du registrateur.

Dans ce nouveau registre on peut transcrire la description du vaisseau. La déclaration de l'acheteur se fait comme à l'ordinaire.

Si l'on ne vend pas en vertu du certificat, on le remet au registrateur qui l'a émané, ce qui doit être entré au registre.

Si le certificat ne peut servir par perte, etc., le registrateur, avec la sanction du commissaire des douanes, peut, sur preuves des circonstances, en donner un nouveau.

Ces procurations (sect. 83) ne peuvent être révoquées que lorsqu'elles déterminent le lieu où le pouvoir peut être exercé; celui qui les a demandées peut prier le registrateur d'envoyer au registrateur ou officier consulaire du lieu indiqué avis de révocation, lequel avis est enregistré par celui qui le reçoit. Ce dernier doit accuser réception de l'avis et indiquer la date de réception; et la révocation date de ce jour.

Quand on s'est contenté d'envoyer une révocation du mandant, cela a effet entre lui et le mandataire, mais non vis-à-vis des tiers.

XIII. *Quand un vaisseau enregistré peut-il l'être de nouveau ?*

Avant 1564, il y avait quatre cas dans lesquels il fallait un renouvellement : 1° quand les propriétaires enregistrés avaient vendu leurs parts; 2° dans le cas de perte du certificat d'enregistrement; 3° quand une personne était convaincue de retenir le certificat, sur preuve de ce fait; et sans cela quand elle se cachait pour empêcher cette preuve; 4° quand le vaisseau était changé de manière à ne plus correspondre à son ancien certificat.

La sect. 57 (1854) permet de faire enregistrer la vente seulement, quoique l'acquéreur puisse également la faire enregistrer de nouveau. Dans le 2ème et 3ème cas, il y avait lieu à un nouveau certificat du registrateur. Dans le

4ème cas, 84 et suivantes déterminent qu'il faut un nouvel enregistrement, si le registrateur auquel le changement est déclaré l'exige ; sinon, on constate les changements sur le registre et les certificats.

L'acte de 1854, sect. 81, dit que lorsqu'un vaisseau est vendu, il faut un nouvel enregistrement (15).

Les 36 et 37 Victoria, ch.85, sect. 6 (Impérial), disent que lorsqu'un vaisseau a cessé d'être enregistré comme vaisseau britannique par suite de naufrage ou abandon, il ne peut être enregistré qu'après inspection et déclaration par l'inspecteur qu'il est propre à la mer.

L'acte du Canada 36 Vic., 128, 16, a une disposition analogue à cette dernière, mais il étend ses dispositions et aux vaisseaux enregistrés et à ceux qui sont navigués sur simple passe ou permis, et substitue le gouverneur général en conseil au bureau de commerce qui, d'après l'acte impérial, doit permettre l'enregistrement après rapport de l'inspecteur.

XIV. *Preuve du registre ou autres documents.*

La sect. 107 de l'acte 1854 dit que tout registre ou déclaration fait selon la 2ème partie du dit acte, peut être prouvé par telle déclaration ou par une copie examinée, ou une copie certifiée par l'officier qui a la garde de l'original. Par copie examinée, on entend celle faite par la partie elle-même et déclarée vraie par elle.

XV. *Pénalités pour déclarations et documents faux.*

Toute fausse déclaration faite par une personne connue comme qualifiée à posséder un vaisseau britannique, est un délit et entraîne confiscation de ses parts et même confiscation des parts des autres personnes qui ont des droits sur le vaisseau, à moins qu'il ne soit établi qu'elles ne l'avaient pas autorisée. Comme il a été dit, un officier de douanes ou de milice saisit le vaisseau après sa vente sur ordre de cour compellente. Celui-ci ne peut être poursuivi en dommages par le propriétaire, du moment qu'il est établi qu'il avait des raisons suffisantes de croire la déclaration fausse. S'il a agi sans cause suffisante, il peut être condamné aux frais.

Si le capitaine fait quelque chose pour cacher le caractère britannique du vaisseau, ou le navigue sous un certificat irrégulier, il est coupable de délit et le vaisseau peut être saisi.

La section 102 fait une félonie de la contrefaçon des registres.

Ici finit la 2ème partie de l'acte de 1854, qui a rapport au caractère national du vaisseau, à sa vente et au *mortgage* qui peut l'affecter. Il sera question de la 3ème partie quand on parlera des matelots. La 4ème partie a rapport aux précautions à prendre et aux règles à suivre dans la navigation ; elle s'applique à tous les vaisseaux britanniques. La 5ème traite du pilotage et n'affecte pas les vaisseaux, car il y a au Canada à ce sujet une règle particulière qui est la 36e Victoria, ch. 54. La 6ème, qui a rapport aux phares, n'a pas non plus d'application au Canada. La 7ème crée un fonds de secours pour la marine marchande et n'a pas d'importance pour le Canada. La 8ème, qui a dans ce pays quelques applications, a rapport aux naufrages et accidents. La 9ème traite de la responsabilité des propriétaires dans certains cas spéciaux (2433 et 2436 code civil.) La 10ème traite de certaines procédures spéciales. La 11ème partie se rapporte à différents sujets dont le plus important est le pouvoir accordé aux autorités coloniales de changer certaines parties du *Merchant Shipping Act.*

(Ne pas se fier au Code Civil dont la grande partie des clauses a été amendée.)

PRIVILÉGES.

L'article 2383 du code civil du Canada correspond à l'art. 193 du code civil français.

Il y a trois sortes de priviléges : 1o. privilége sur le bâtiment; 2o. privilége sur la cargaison ; 3o. privilége sur le fret.

Il s'agit dans cet article des priviléges sur le vaisseau.

En France, on n'accorde de privilége que pour frais de saisie et de vente. Cela n'existe pas au Canada. La raison de la différence est qu'un acte notarié au Canada, comporte exécution, que tout le monde peut se procurer un acte notarié, et qu'il serait injuste de faire souffrir le débiteur de la négligence du créancier en rendant privilégiés les frais d'action (*Vide* 606, code de procédure civile).

Deuxième espèce de privilége : décharger du lest devant la ville de Québec est une infraction aux règlements du havre.

3o. Tous ces priviléges sont séparés en trois classes au code français, c'est-à-dire : frais de gardien, loyer du magasin où les marchandises sont en garde, frais d'entretien du bâtiment depuis l'entrée dans le port. Dans notre code, les mots "depuis le dernier voyage" veulent dire la même chose que "depuis l'entrée dans le port."

4o. Si les matelots font un nouveau voyage, ils perdent ce privilége.

5o. Le code français n'accorde de priviléges que pour fourniture après le départ pour le dernier voyage. Si le capitaine vend des effets de la cargaison, il a un privilége sur le bâtiment, comme cela sera expliqué plus loin.

Ceci est inconnu dans le code français et était étranger à l'ordonnance. Ce *mortgage* ne doit pas être confondu avec le prêt à la grosse qui ne peut être créé que pour le besoin du vaisseau, tandis que le premier peut l'être pour tout emprunt. Le prêt à la grosse donne des priviléges ici comme en France, mais ils sont au neuvième rang, c'est-à-dire après celui dont nous parlons ici, qui est le 7ème en France à la subdivision du 3ème alinéa de notre article.

Dans le code français, les sommes dues aux ouvriers, vendeurs ou fournisseurs, employés à la construction, si le vaisseau n'a pas encore fait de voyage, sont privilégiées au 8ème rang. Ceci est compris dans le 5ème alinéa de notre article qui ne distingue pas comme en France.

C'est le 11ème privilége du code français.

Le dernier alinéa de notre article diffère essentiellement du code français. Pour que ces charges subsistent ainsi que toutes les autres après l'enregistrement, il faut qu'elles soient constatées au registre.

Il est question à l'article 2409 des priviléges sur le fret et la cargaison.

Art. 2384. Ceci ne s'étend pas au certificat, comme on l'a dit, car la sect. 50 de l'acte de 1854 prohibe la détention de ce certificat même par ceux qui ont des priviléges. On a même décidé que le capitaine qui était en même temps propriétaire du vaisseau et avait donné ce certificat en gage, pouvait, pour naviguer le vaisseau, le réclamer par une action.

La 36 Vict., ch. 128, a une disposition particulière et exige l'enregistrement des propriétaires gérants, de ceux à qui on laisse l'administration du vaisseau, et tous les changements qui se font parmi eux.

L'Acte Impérial exige l'enregistrement du capitaine et des changements de capitaine. S'il est en même temps gérant, il doit être également enregistré comme tel. Et, s'il n'y a pas de gérants nommés, le seul fait d'être capitaine le rend *ship-husband* (gérant de vaisseau).

2385. 1° Ce sont les frais tels que spécifiés dans l'acte 1995 et ses amendements.

2° Il ne s'agit que des droits dus sur la cargaison pour son déchargement sur un quai.

3° Il y a un gage sur la marchandise pour paiement du fret comme un privilége sur le vaisseau pour dommages aux marchandises. De plus, si le propriétaire des marchandises est à bord, le prix de son passage est garanti par un privilége également au 3e rang.

4° Les prêts à la grosse peuvent être sur les marchandises comme sur le bâtiment (2599).

2355. Le fret est le prix de la location du vaisseau, le prix du transport. C'est une répétition de « *Freight is the mother of wages* ».

2452. Les trois dernières lignes ont besoin d'explication. Les voici : En Angleterre, celui qui a fait les réparations ou avancé les frais pour cela, n'a de privilége que s'il a la possession du vaisseau. Ceci suppose que le capitaine n'a pas créé un lien spécial sur le vaisseau, tel que *bottomry bond* (contrat d'un prêt à la grosse) ; et encore le capitaine ne peut consentir que si les réparations ont eu lieu hors du pays auquel le vaisseau appartient.

Le propriétaire peut aussi affecter le vaisseau spécialement pour les avances faites pour les réparations du vaisseau. On appelle ce lien hypothécation.

La Cour d'Amirauté ne reconnaît pas de *bottomry bond* tacite.

Quant à la prime d'assurance, en Angleterre et en France, elle est toujours présumée payée comptant et par conséquent ne peut donner lieu à un privilége.

Avant 1854, le capitaine n'avait pas de privilége pour ses gages. Il en a un aujourd'hui, mais les gages des matelots sont préférés aux siens. Cependant, à propos de gages, le capitaine est préféré aux créanciers ayant un *bottomry bond*, pourvu qu'il ne l'ait pas consenti lui-même, car alors il passe après les créanciers.

Les gages du capitaine et des matelots sont préférés aux créanciers des *mortgagistes*. La raison est que ceux-ci sont intéressés à la navigation du vaisseau et que les premiers agissent pour les intérêts de ces derniers.

Dans le cas d'abordage ou de collision, celui qui a obtenu un jugement, a un lien sur le vaisseau condamné jusqu'à concurrence des droits du propriétaire. Ces droits sont ce qui reste après que les *mortgages* ont été déduits. Celui qui a obtenu un jugement pour abordage prime les frais de sauvetage, les *mortgages*, les frais de pilotage, etc., mais non le prêt à la grosse nécessaire et subséquent à l'abordage. La raison de cela est que ce prêt est fait pour permettre aux vaisseaux de faire des réparations et continuer un voyage, et que le prêteur agit dans ce cas au bénéfice de tous les créanciers. Ce prêt à la grosse subséquent passe avant les gages des matelots et du capitaine.

Du Capitaine.

Capitaine, maître ou patron sont tous des mots synonimes. Le premier désigne spécialement les commandants des vaisseaux de guerre. Patron est le nom en usage dans la Méditerrannée. En général, on donne ce nom à ceux qui font le commerce de cabotage.

Les pouvoirs du capitaine ont été comparés à ceux d'un père sur sa famille ou d'un maître sur ses apprentis. Il peut infliger des punitions corporelles quand il est en mer ou dans un port étranger. Il doit user de modération, châtier en proportion de l'offense, et, quand il peut attendre, faire une enquête sur l'offense et entendre la partie incriminée. Il est tenu d'entrer la punition dans le livre de log.

Il peut employer la force contre les passagers pour protéger le vaisseau ou les autres passagers ; mais il ne peut les punir corporellement.

S'il dépasse les bornes de la modération et commet des assauts, il peut être poursuivi en dommages devant la Cour d'Amirauté ou les tribunaux civils (2401 et 2466).

Le capitaine est un commissaire d'un genre spécial ; contractant en son nom, il est personnellement responsable (2390 et 2408). Il peut également maintenir une action sur les contrats ayant rapport au vaisseau et dans lesquels il est partie. Il a aussi, d'après les auteurs, le droit de porter les actions pour dommages causés au vaisseau. Cela a été décidé. Malgré cela, on lui a toujours refusé de poursuivre pour les *staries* (demurrage, retards) du vaisseau au delà des "jours de planche," c'est-à-dire le délai convenu pour charger le vaisseau.

Quand le capitaine est en même temps l'un des propriétaires, il faut distinguer. Quand il contracte comme capitaine, il oblige tous les autres.

La Cour d'Amirauté en Angleterre a déclaré qu'un capitaine nommé à la place de celui qui est mort ou malade, par un consul britannique, a tous les pouvoirs de celui qui est nommé par le propriétaire. C'est un cas de substitution légale de capitaine en vertu de 2390, et les propriétaires dans ce cas sont responsables des actes et fautes du substitué. Cette règle prévaudrait certainement devant la Cour de Vice-Amirauté, où l'on suit le droit commun anglais, et même devant nos cours de droit civil. Car si, pour utilité publique, la Reine détermine que dans certains cas les officiers publics peuvent exercer certains droits, cela s'applique aux colonies, à moins toutefois que ces dernières aient une législation contraire ; c'est pour cela que la décision de la Cour d'Amirauté devrait s'appliquer au Canada. Si ces droits conférés l'étaient par le Parlement Impérial lui-même, toutes les lois contraires dans les colonies seraient par là abrogées.

Le droit de décharger le capitaine appartient à ceux qui ont droit de le nommer. Une autre raison pour laquelle le capitaine peut être déchargé à la volonté des propriétaires, est que le capitaine n'est pas un domestique, mais un mandataire salarié.

Valin prétend qu'en disant que le capitaine peut être déchargé à volonté, l'ordonnance ajoute les mots " pour cause raisonnable. " Le code français a tranché la question en lui enlevant tout recours en dommages, l'article 2389 du code canadien contient une semblable disposition. En Angleterre, le capitaine co-propriétaire ne peut être déchargé sans cause valable. Cela ne s'applique pas au Canada. Cependant lorsqu'il est en même temps co-propriétaire, il est censé être gérant du vaisseau en vertu d'un contrat tacite. S'il y a en même temps un contrat exprès lui donnant la gestion du vaisseau, on pourrait le congédier comme capitaine, mais non comme gérant sans indemnité ; car il a deux qualités distinctes.

Si le capitaine est déchargé dans un port étranger, il a droit à ses frais de retour, et on peut dire qu'il y a là une exception au principe qu'il n'a pas droit d'être indemnisé. Mais il n'a pas droit à ses gages jusqu'à son retour.

La sect. 240 de l'acte de 1854, donne aux cours ayant juridiction d'amirauté dans les domaines de Sa Majesté, sur demande d'un propriétaire de vaisseau ou d'un agent, d'un consignataire, du second possédant un certificat ou d'un tiers de l'équipage, le droit de destituer le capitaine sur preuve et même de le remplacer sur consentement du propriétaire, agent ou consignataire.

Ces pouvoirs n'appartiennent pas aux cours civiles.

Le capitaine reçoit pour ses services le prix convenu, mais il a de plus droit à un primage qu'on appelle aussi le fin, les chausses ou le chapeau du capitaine. D'après les usages commerciaux, il a lieu sans convention spéciale dans l'engagement, pour les soins qu'il a donnés à la marchandise,

et varie avec la nature de la cargaison. Lorsqu'il en est stipulé, le capitaine peut poursuivre le consignataire, lors même que ce dernier l'a payé avec le fret du propriétaire.

Le capitaine doit donner toute son attention au soin du vaisseau, ainsi qu'à la vente des marchandises s'il en est chargé. Il ne peut faire commerce pour son compte ni recevoir paiement de ses services, s'il est chargé de vendre les marchandises qu'il a à son bord. Mais s'il est en même temps co-propriétaire de la cargaison, on applique l'article 1842.

Avant l'acte de 1854, il n'avait pas de privilége sur le vaisseau. On considérait son engagement purement personnel et comme ne pouvant lui donner de lien sur le vaisseau. La sect. 191 lui donne les mêmes droits qu'aux matelots, mais permet au propriétaire de lui opposer compensation et de faire des demandes incidentes. C'était là une innovation dans les droits anglais où le *set-off* (contre-réclamation) ne pouvait avoir lieu que par la convention des parties, et de plus on donne à la Cour d'Amirauté des pouvoirs hors de sa juridiction.

La 36 Victoria, ch. 129, sect. 29, copie la sect. 291 du *Merchant Shipping Act ;* ainsi pour les patrons de vaisseaux enregistrés au Canada, les propriétaires peuvent, lorsqu'ils veulent exercer leurs priviléges, leur opposer compensation ou autre réclamation. Cet acte ne s'applique pas aux provinces d'Ontario, de l'Ile Prince Edouard et de Manitoba. La sect. 59 ne s'applique qu'aux vaisseaux enregistrés dans l'une des quatre autres provinces et aux *sea-going vessels*. Par *sea-going vessel* on entend un vaisseau qui va dans un pays soumis à une législation différente.

Le privilége du capitaine peut cesser par la novation. Si, par exemple, pouvant recevoir ses gages en pays étrangers, il préfère accepter une traite, il y aura novation pour le montant de cette traite.

Les devoirs du capitaine se divisent en trois parties : avant le départ, pendant le voyage et après le retour.

Avant le départ, ses devoirs lui sont communs avec les propriétaires, c'est-à-dire qu'il est tenu de voir à ce que le navire soit en bon état, suffisamment sûr, gréé, approvisionné, etc., etc.

Les 34 et 35 Victoria, ch. 110, sect. 11 (Impérial), disent que celui qui a autorité pour envoyer un vaisseau à la mer, et qui l'envoie "*unseaworthy*," (en mauvais état), est coupable de délit et peut être poursuivi par conviction.

Les 36 et 37 Victoria, ch. 85, sect 12, permettent au bureau de commerce en Angleterre de détenir et faire examiner un vaisseau qui ne paraît pas sûr, et le propriétaire a appel à la Cour d'Amirauté de la décision du bureau de commerce. La 36 Vict., 128, sect. 26 (Canada), a copié cet acte en substituant le ministre de la marine au bureau de commerce.

Quant aux devoirs qui appartiennent spécialement au capitaine, il doit pourvoir le vaisseau d'un équipage suffisant, en suivant pour leur engagement les formalités de la loi. On lui donne ce choix, parce que c'est le plus capable de juger des capacités et bonnes dispositions de ses matelots. Néanmoins, si l'armateur est présent à l'endroit où se fait l'armement, le capitaine doit le consulter. Il doit consulter de même l'agent que l'armateur a envoyé à sa place (2396).

Lorsque le vaisseau est équipé et pourvu de matelots, il doit aussitôt se rendre là où il doit prendre la charge. Un retard prolongé peut mettre fin au contrat.

Le capitaine doit produire les documents requis par les droits de douanes, se procurer le lest requis, être pourvu de fardage et de dunage et voir au chargement complet du vaisseau. Il répond du dommage arrivé aux marchandises par sa faute ou négligence, ou par la faute ou négligence de ses agents ou employés. Il n'est pas responsable du bon ou mauvais arrimage, si l'arrimeur est employé par l'expéditeur ou les propriétaires.

Quand les effets lui sont donnés sur le quai par des alléges ou vaisseaux qui conduisent les effets du quai au navire, le capitaine en est responsable dès qu'il les a reçus sur le quai dans le premier cas; dans le second cas, si c'est lui qui les fait mettre à bord par des alléges, il en est responsable de même du moment où il les a reçus sur le quai.

Sur réception des marchandises, il donne des reçus à l'expéditeur qui l'échange plus tard contre le connaissement (2420).

La charte-partie est le contrat par lequel le capitaine s'oblige à recevoir à son bord les marchandises moyennant un prix que l'affréteur promet payer. Le connaissement mentionne la réception et l'espèce des marchandises mises à son bord (2420).

Il doit prendre soin de se faire remettre les reçus en donnant les connaissements qui sont cessibles. Sans cela, si le connaissement est transporté, il peut être tenu vis-à-vis du porteur et par les reçus.

Il répond même de la faute la plus légère. La force majeure et les accidents maritimes qui ne procèdent ni de son fait, ni de sa négligence, ni de la négligence ou du fait de ses employés ou matelots, sont, outre les exceptions mentionnées au connaissement, les seuls cas où il n'y va pas de sa responsabilité.

Il doit rendre les effets dans le même état qu'il les a reçus; mais il n'est responsable de la qualité qu'en autant qu'il a pu la constater. Il peut limiter sa responsabilité en ajoutant dans le connaissement après l'énumération des objets " que peut-être." Par là, il ne s'engage à rendre que ce qu'il a reçu, et met sa responsabilité au-dessus des prétentions du poids et de la quantité qu'on prétend lui avoir livrés.

Si les marchandises sont rongées par les rats, le capitaine n'est pas responsable, pourvu qu'il y eut des chats à bord lors du départ; c'est la règle en France, mais elle n'est pas admise en Angleterre, et on ne l'admet pas au Canada.

Pour le larcin pendant le voyage, le chargement ou le déchargement, si on ne peut trouver le voleur, le capitaine est responsable. Il ne l'est pas, si la perte provient de force majeure.

Si le capitaine change les marchandises de navire sans nécessité absolue, et qu'elles périssent, il en répond quand même il aurait pris le commandement du second navire. Mais s'il a continué à les garder dans le sien et que les deux périssent, il n'en répond pas. Cependant même dans ce dernier cas il est responsable si les effets étaient assurés, car le changement de vaisseau sans nécessité met fin à l'assurance.

Dans le cas de nécessité, c'est différent, pourvu qu'il se procure un vaisseau du même tonnage et de la même sûreté. S'il ne peut en trouver, il prend celui qui est le meilleur.

Si le propriétaire ou l'armateur nomme un préposé aux marchandises (subrécargue), le capitaine n'est responsable que de la navigation du vaisseau.

Emérigon dit que la force majeure est celle à laquelle on ne peut résister. Car fortuite est la force majeure, que la prudence humaine n'a pu prévoir et à laquelle on ne peut resister. Il diffère du cas imprévu en ce que ce dernier peut être empêché. La faute se présume toujours; c'est le capitaine qui doit prouver la force majeure et le cas fortuit.

Il ne doit pas partir pendant une tempête, ni retarder inutilement le vaisseau. Il devient responsable s'il ne prend pas de pilote chaque fois que cela est nécessaire, indépendamment des cas où la loi du pays l'oblige (2423 et 2398).

Il doit se conformer aux règlements du port dans lequel il se trouve.

Il doit continuer le voyage sans déviation jusqu'au port du déchargement ou à celui où il doit recevoir ses ordres. Si les ordres n'y sont pas, il peut

sans communiquer avec l'affréteur, aller à l'un des ports mentionnés dans la charte-partie.

S'il dévie de sa route sans nécessité, il devient responsable, après cela, même des cas fortuits. L'équipage n'a pas droit d'objecter à la déviation, mais une fois au port où le capitaine n'a pas droit d'aller, il peut quitter le navire sans être accusé de désertion.

Le capitaine a la garde des papiers du vaisseau. Ces papiers sont le certificat d'enregistrement, la charte-partie, les connaissements, les factures ou lettre d'envoi (*invoices*) qui sont des états détaillés envoyés par l'expéditeur, les billets de santé et le livre de log. Ce dernier n'est pas requis pour les navires faisant commerce côtier. Il y a aussi le *transire* ou permis de laisser le port.

Le livre de log est un journal contenant tout ce qui se passe chaque jour. L'acte de 1854 décrète d'en tenir un séparé ou confondu avec le livre de log ordinaire. Cette disposition n'avait d'application qu'aux vaisseaux enregistrés comme britanniques et à ceux des colonies voyageant entre l'Angleterre et une des colonies, ou entre deux colonies britanniques.

L'article 2404 avait étendu cette obligation à tous les vaisseaux canadiens, mais a été rappelé par la sect. 108 de la 36 Vic , ch. 129 (Canada), qui dit que le capitaine d'un vaisseau canadien qui va à la mer, à l'étranger doit tenir un livre de log. Les sections suivantes mentionnent les formes de ce livre, et disent qu'il fait preuve *primâ facie* (284 à 285 de l'Acte Impérial sauf pour les amendes qui ne sont pas les mêmes).

Le statut du Canada met fin à l'application de cette partie du *Merchant Shipping Act* pour les vaisseaux canadiens n'importe où ils se trouvent.

Toute entrée dans le livre de log doit être faite à la date de l'événement, ou, si c'est impossible, aussitôt après que faire se pourra en mentionnant la date de l'événement et les raisons du retard. Mais aucune entrée ne peut être faite vingt-quatre heures après l'arrivée au port.

Les entrées doivent être signées par le capitaine et le second ou quelque autre officier du bord. Ceci est pour le livre de log officiel. Si l'entrée constate une blessure ou un décès, elle doit être signée par le chirurgien, s'il y en a un ; et si elle a trait aux gages des matelots qui ont laissé le navire pour un vaisseau de guerre, l'entrée doit être signée par le capitaine, ses matelots et un officier de ce dernier vaisseau.

Le livre de log officiel fait preuve devant toute cour de justice (283 du *Merchant Shipping Act*, et section 108 de la 36 Victoria, ch. 129).

Le billet de santé est le certificat donné par le consul du pays où il se rend. Il peut être *clean, suspected* ou *foul;* c'est-à-dire " de santé, " " de santé suspecte ", ou " de maladie. "

Le premier a lieu quand on ne connaît à la place où se fait le départ aucune maladie sérieuse ou épidémique ; le second, quand on a lieu de craindre ces maladies, mais qu'on n'a pu les constater ; le troisième, quand ces maladies existent.

Si, faute de billet, le vaisseau est retenu à la quarantaine, le capitaine est responsable de tous les dommages qui en résultent.

La baraterie du capitaine est un acte frauduleux, malhonnête et dommageable envers l'affréteur.

Le capitaine doit à la fin du voyage avertir le propriétaire et rendre le vaisseau à l'endroit qui lui est désigné pour le déchargement. Il doit faire les déclarations voulues à la douane, livrer la cargaison au consignataire nommé dans le connaissement ou à son agent ou cessionnaire, sur paiement du fret et autres charges auxquelles il a droit.

Il est responsable des actes, des délits des matelots contre la propriété d'autrui, dans l'exercice de leurs fonctions.

Cette règle ne s'applique pas aux capitaines des vaisseaux de guerre, parcequ'ils n'ont pas le choix de leur équipage

Le capitaine peut faire tout ce qui est nécessaire pour la poursuite du voyage. Les contrats pour l'emploi ordinaire du navire obligent les propriétaires s'ils sont tous absents et s'ils n'ont pas d'agent dans l'endroit.

Il ne peut ordonner le radoub, ni emprunter s'ils sont présents ou s'ils ont un agent, car alors il s'oblige seul (2397 et 2604).

Si, sans autorisation, il a fait des dépenses nécessaires, ceux avec qui il a contracté ont l'action *in rem verso* contre les armateurs. De plus, s'ils ignorent l'existence d'un contrat légal, ils auront encore une action pour les fournitures non excessives, parceque le capitaine est l'agent naturel des propriétaires.

" Présence " au Canada, s'entend présence dans le port.

Le capitaine n'a droit d'emprunter de l'argent que pour ce qu'il ne peut se procurer à crédit. Dans le dernier cas, le prêteur n'aura pas de recours contre le propriétaire, sauf l'action de *in rem verso*.

Cette action est celle qui est donnée contre le débiteur du débiteur, et peut être attaquée par les défenses communes aux deux débiteurs.

Puisque le capitaine ne peut emprunter que pour les besoins du navire, c'est au prêteur à prouver cela. S'il ne prouve pas, il est censé avoir suivi la foi de l'emprunteur plutôt que la chose elle-même.

Par nécessités du vaisseau, on entend tout ce qu'un propriétaire prudent aurait ordonné s'il eut été présent.

La défense d'emprunter même pour les besoins du vaisseau, n'affecte pas les prêteurs de bonne foi, ignorant cette défense.

Il n'est pas nécessaire que le prêteur prouve l'emploi de l'argent, pourvu qu'il établisse que l'emprunt était nécessaire.

Il n'est pas tenu de veiller à l'emploi de l'argent ; et même si le prêt excédait un peu les besoins du vaisseau, le propriétaire n'en serait pas moins tenu. La raison de cela est qu'il est difficile pour le prêteur d'apprécier exactement les besoins du vaisseau.

Le capitaine ne peut chonger les conditions ou prix du fret stipulés entre le propriétaire et l'affréteur, ni signer de nouveaux connaissements donnant des droits d'action à d'autres affréteurs.

Le capitaine oblige le propriétaire par ses délits, excepté lorsque ce dernier a loué le vaisseau à un tiers qui nomme lui-même le capitaine, car dans ce cas il n'a plus de contrôle. Mais le propriétaire reste responsable même après avoir loué le vaisseau, s'il nomme le capitaine (2391). Dans le cas de cette responsabilité, il faut que le capitaine ait commis ces délits ou quasi-délits dans l'exécution de ses devoirs.

Le capitaine peut vendre une partie de la cargaison, quand cela est nécessaire pour continuer le voyage. Il peut également l'hypothéquer (2399 et 2606).

Il n'est pas seulement l'agent du propriétaire du vaisseau, il est aussi, pendant le voyage ou dans un pays étranger, l'agent de l'affréteur lorsqu'il n'y a pas de subrécargue. Ses pouvoirs à ce sujet sont beaucoup plus limités et délicats. Il doit avant d'agir communiquer avec l'affréteur ou son agent, si c'est possible.

Il peut encore être l'agent de l'assureur du vaisseau et de l'assureur de la marchandise, et ici encore sa position est délicate.

Dans le cas de jet à la mer pendant une tempête ou dans un cas de poursuite par l'ennemi, il devient l'agent de toutes les parties et les représente les unes contre les autres, en ayant des actions directes contre chacune pour leur faire payer leur part de contribution.

Le capitaine ne peut jamais laisser le vaisseau, si ce n'est pour des raisons de *force majeure*, et alors il doit en informer les armateurs, si c'est

possible, et attendre leurs ordres. Si c'est impossible, il peut se subroger quelqu'un, à défaut de quoi le second le remplace. Si le remplacement est nécessaire, le propriétaire doit décharger le capitaine, alors même qu'on a convenu dans l'engagement qu'il ne pourrait se substituer quelqu'un, car on présume qu'il y a une restriction à l'égard de la force majeure.

Dans le cas de remplacement nécessaire, le propriétaire répond des délits et quasi-délits du substitué.

Le capitaine qui navigue un vaisseau à profit commun, est un associé, et on lui applique les règles du contrat de société.

La 36 Victoria, ch. 129, sect. 106, exige, dans le cas de remplacement, que le capitaine d'un *sea-going canadian vessel* qui est remplacé dans un voyage, remette à son successeur le certificat, le rôle de l'équipage et tous les papiers nécessaires à la navigation du vaisseau. Celui qui les reçoit doit faire une entrée de ce qu'il reçoit sur le livre de log.

Le *Merchant Shipping Act*, section 131 et la suivante, a rapport aux certificats des capitaines de vaisseaux marchands. Ce certificat est pour les capitaines voyageant entre deux pays étrangers.

Le statut du Canada 33 Victoria, chapitre 17, a changé ces règles pour les vaisseaux enregistrés au Canada et de plus de 150 tonneaux, autres que ceux allant à Terreneuve, à l'Ile Prince Edouard, ou aux Etats-Unis.

Il exige que les capitaines produisent, pour obtenir l'acquit en douanes, un certificat de compétence fourni par un bureau choisi d'abord par le gouverneur et remplacé par des personnes portant certificat de capacité.

Il permet aussi d'établir des écoles de navigation.

Le certificat donné au capitaine doit être de capacité, de sobriété et de bonne conduite. Il peut être donné à ceux qui avaient obtenu le grade de lieutenant, de commandant ou sous-commandant dans la marine royale, et aussi à ceux qui avant 1870 avaient été capitaines dans la marine marchande maritime. La loi canadienne permet à ceux qui ont des certificats en vertu du *Merchant Shipping Act* de commander des vaisseaux canadiens.

Après cette dernière section qui règle les devoirs du capitaine, viennent celles qui regardent l'équipage, les matelots, etc. Il n'est pas nécessaire d'entrer dans l'étude de ces dispositions qui sont subordonnées à celles que nous avons déjà vues.

D'ailleurs, les principes généraux sur lesquels s'appuie le droit maritime sont contenus tout entier dans la première partie du *Merchant Shipping Act*.

Voir l'ancien code civil du Bas Canada, depuis l'article 2355 jusqu'à l'article 2467 inclusivement.

De plus au titre des assurances, le chapitre de l'assurance maritime, depuis l'article 2492 jusqu'à l'article 2567 inclusivement.

De plus au titre *Of bottomry and Respondentia*, depuis l'article 2594 jusqu'à l'article 2612 inclusivement.

Les articles auxquels on a apporté quelques restrictions et qui ont été amendés, ont été expliqués et notés dans le cours de ce travail.

Ce traité est incomplet et très-incomplet ; c'est le cas pour tout traité de droit, et surtout pour le droit maritime. La raison est celle-ci : on a pu diviser l'étude du droit en plusieurs branches et faire de chacune d'elles une étude spéciale ; pour le droit maritime, on peut dire que c'est l'ensemble de tous ces droits, et sous un certain point de vue un navire est en état ou une partie d'état, ou du moins peut être assimilé à une colonie.

Pour tout renseignement particulier, voir l'index de l'ancien code civil du Bas-Canada qui donne les clauses auxquelles on doit référer.

A la suite de ce qui précède, je dois mentionner le nom de M. John-Henry Willan, avocat, homme d'une intelligence hors ligne qui, dans cette occasion comme dans bien d'autres, a toujours été disposé à me faire part de ses profondes connaissances, et ceux de MM. Arthur Audette et James Prendergast, élèves distingués de la faculté de Droit à l'Université Laval, qui ont eu la gracieuseté de me passer leurs cahiers sur le droit maritime, écrits, m'ont-ils dit, sous la dictée de l'hon. juge Napoléon Casault, professeur de droit maritime à cette université ; et, puisque je suis à parler de ceux qui m'ont aidé dans la rédaction de ces mémoires, je ne saurais passer sous silence les noms entr'autres de MM. N. LeVasseur et P. J. Curran, qui ont été pour moi d'une extrême bienveillance en mettant à ma disposition tous les précieux renseignements en leur possession.

On trouve au Canada bon nombre d'essences, gommes, huiles, etc., indigènes ; elles ont des propriétés chimiques et médicinales très puissantes et sont fort employées dans l'industrie.

Je mentionnerai en premier lieu, dit M. Roderick McLeod à qui je dois ces informations, le *baume du Canada*, appelé aussi *thérébentine du Canada* et *baume de sapin*, en français *gomme de sapin*, en italien *frementina del Canada*. On obtient ce baume en enlevant sur l'*abies balsamea* des vésicules gommeuses ; on trouve ce produit surtout dans les environs de Québec, où le sapin croît en abondance ; c'est une médecine très en usage ; elle a des propriétés expectorantes et diurétiques ; on s'en sert aussi dans l'industrie pour la fabrication des vernis, etc. On l'emploie à l'extérieur pour la guérison des blessure, plaies, etc. On peut en avoir ici un approvisionnement illimité, vu que la quantité que l'on en prépare aujourd'hui est restreinte aux demandes.

Il y a une autre variété *d'abies*, l'*abies nigra* ou *épinette noire ;* elle fournit par la décoction et la distillation sèche l'article connu sous le nom d'*essence d'épinette* qui entre en grande quantité dans la fabrication de la bière d'épinette, boisson légère et raffraîchissante durant les chaleurs d'été et excellente contre le scorbut.

Une autre espèce *d'abies*, *l'abies rubra* ou *larix americana*, nous fournit la gomme d'épinette rouge. Cet article est considéré comme un remède excellent pour la toux, pour les refroidissements, pour les maux de gorge. La *gomme d'épinette rouge* conserve ses propriétés lorsqu'elle est dissoute dans l'alcool, et en y ajoutant un peu de sucre, on obtient un sirop très-efficace comme remède, et d'un goût agréable. Deux préparations de cette gomme se vendent aujourd'hui en grande quantité ; c'est le "Sirop de Gomme d'Epinette Rouge de Gray" et le "Sirop d'Epinette, composé par les Sœurs de la Providence" (Montréal). On peut se procurer ici une quantité pour ainsi dire illimitée de ces derniers articles, ainsi que des autres drogues précédemment mentionnées.

On prépare l'*huile de foie de morue* en quantités considérables au Canada. On la fabrique partout où se fait la pêche de la morue, sur les rivages de la Gaspésie, du Labrador, et en général partout dans le bas du Saint-Laurent. Cependant, l'île de Terreneuve la produit plus particulièrement, et c'est surtout au port de Saint-Jean que les navires vont chercher cet article, bien qu'on puisse aussi se le procurer avantageusement à Québec, Halifax et Montréal. Au reste, je crois que l'huile de foie de morue est trop bien connue pour qu'il soit nécessaire d'en dire plus long sur ses propriétés et son importance.

La potasse, qui est la base de tant de préparations importantes, ou médicinales ou chimiques, et qui rend de si grands services et dans les arts et dans les manu-

factures, est aussi préparée sur une grande échelle au Canada; c'est surtout à Montréal que les navires en font leur chargement. On extrait la potasse de la cendre des arbres que l'on coupe ordinairement pour le défrichement. Le Canada produit une grande partie de la potasse qui se consomme par toute la terre.

Les *eaux minérales* du Canada sont très-riches, et l'on peut mentionner particulièrement les sources de Saint-Léon, de Plantagenet, de Sainte-Geneviève, qui sont salines et purgatives ; elles contiennent des iodures, des bromures et des sulphures. Les *sources d'eau minérale Caledonia de Sainte-Catherine* guérissent le rhumatisme et apportent du soulagement aux maladies des femmes en général, tandisque les *eaux rénales de Richelieu* sont recommandées pour les maladies des rognons.

Au nombre des plantes médicinales indigènes, qui ont le plus d'importance, je mentionnerai :

Le *sanguinaria canadensis* qui est un émétique puissant; on s'en sert aussi dans la préparation des onguents d'arsenic qu'on emploie comme caustiques sur les cancers.

L'*erigeron canadense* contient une huile essentielle qui est un excellent diurétique ; elle est aussi très-efficace dans le traitement des maladies vénériennes.

Le *coptis trifolia*, en anglais *gold thread* (fil d'or), est un excellent tonique employé surtout pour les ulcères de la bouche.

Le *juniper*, plante dont les baies sont très-utiles en médecine et aussi dans la préparation de l'eau-de-vie, abonde au Canada.

Le *sarracenia purpurea* est considéré comme un spécifique excellent contre la petite vérole et abonde au Canada; on pourrait fournir cette plante en quantités immenses, seulement on croit généralement qu'elle perd ses propriétés lorsqu'elle se dessèche. On peut dire exactement la même chose de l'*arum*

triphyllum ou navet sauvage, qui est un agent puissant, mais qui ne peut être exporté pour les mêmes raisons.

Parmi les autres produits pouvant se rapporter à la médecine, je mentionnerai aussi le *miel* et la *cire d'abeille* dont la production augmente sensiblement en Canada, mais ne dépasse pas encore la consommation domestique. Il en est de même du *houblon*, si important dans la préparation de la bière et du pain. Il y a quelques années la culture du houblon était plus répandue et on l'exportait en Angleterre, mais comme on n'y trouve pas un prix rémunératif, la culture de cette plante va diminuant.

L'*orge* du Canada est de beaucoup supérieure à celle des Etats-Unis, pour la manufacture de la bière ou pour la préparation de *l'extrait de malt*, médecine patentée.

Québec, 10 mars 1879.

Monsieur le comte,

En réponse à votre dernière lettre, j'ai l'honneur de vous donner la description de quelques drogues. Le Baume Canadien est le produit de l'*Abies Balsamea*. On le recueille dans les districts de la province de Québec, situés sur la rive nord du Saint-Laurent. Le Baume du Canada est incolore ou a une teinte jaune très-pâle; il est transparent et très-tenace; l'odeur en est forte et agréable, la saveur amère. Ce n'est pas là à proprement parler un baume, car il ne contient pas d'acide bengaïque et se compose principalement de résine et d'huile essentielle. Pendant plusieurs années, nous l'avons exporté à Londres et à New-York. Les droguistes seuls en font commerce. Le Baume Canadien entre dans un certain nombre d'articles de pharmacopée, tels que; *Charta Epipastica*, *Collodion flexible*. Il a été beaucoup employé, paraît-il, dans les hôpitaux et ambulances, durant la dernière guerre franco-prussienne; il est certain, dans tous les cas, que dans le même temps, la demande de cette drogue sur le mar-

ché anglais a été considérable, ce qui haussa le prix de $4.50 à $5.00 le gallon (de 8 Hc chacun). Depuis cinquante ans, nous nous servons du Baume du Canada pour la préparation du *Sirop de Baume Canadien de Musson*, remède pour toutes les affections des poumons ou organes pulmonaires. Nous faisons aujourd'hui un débit considérable de ce sirop, et nous croyons que les heureux résultats qu'il produit sont dus entièrement aux propriétés du Baume Canadien. On se sert aussi du Baume du Canada dans les manufactures de vernis, d'encre d'imprimerie, etc. Le fait est que chaque jour on l'emploie dans les arts pour une fin nouvelle. Nous vous en envoyons un échantillon.

Dans la classe des drogues patentées, nous mentionnerons l'*Onguent ophtalmique de Chamberlain* (*Chamberlain's ophtalmic Ointment*), pour toute maladie externe des yeux et des paupières. Ce remède est livré à l'usage du public depuis soixante-dix ans, et nous ne connaissons pas un seul cas dans lequel il n'ait produit une cure réelle. Nous ne craignons pas que cette affirmation soit contredite.

A un point de vue général, et dans l'intérêt de l'humanité, il y a une autre drogue sur laquelle nous désirons attirer votre attention, car elle promet de rendre les plus grands services. C'est le *Cáscara sagrada*, qui est employé dans ce pays par les meilleurs médecins pour combattre la constipation. A mesure que la civilisation a fait quelques progrès, il semble que cette maladie ait emboîté le pas derrière elle et progressé dans une même proportion. Jusqu'à ce jour, nous n'avons eu à recourir qu'aux purgatifs ordinaires, qui ne produisent pas d'effets durables et laissent la plupart du temps le malade plus mal que s'il se fût abstenu d'en faire usage. Au contraire, le *Cáscara sagrada* a une action spécifique sur le canal alimentaire ; il stimule la sécrétion, favorise le fonctionnement des organes et laisse le canal digestif

dans un état de santé parfaite. La cure qu'opère ce remède est constante et durable et la constipation, ordinairement, disparaît pour des mois. Nous préparons actuellement un extrait liquide de cette drogue. Dans les cas de constipation chronique, on administre trois fois par jour une dose de quinze à vingt gouttes; on continue ce traitement jusqu'à ce que l'effet désiré se produise. Si on l'emploie comme purgatif, la dose doit être alors de quarante à cinquante gouttes.

Nous serons heureux de vous faire connaître plus tard les effets produits par cette drogue.

Si ces articles obtenaient votre approbation, nous serions heureux de vous prêter notre concours pour les introduire sur les différents marchés de l'Espagne.

Nous demeurons,
Monsieur le comte,
Vos très-humbles serviteurs,
JOHN MUSSON ET CIE.

Ilmo. Sr. Conde de Premio-Real,
Consul-général d'Espagne au Canada,
etc., etc., etc.,
Québec.

La fonderie est une industrie importante dans le pays. A Québec, il y a quelques années, elle avait des proportions magnifiques; elle trouvait un aliment considérable dans la construction des navires. La plupart de ceux qui ont exploité la fonderie, ont prospéré. En 1873, il y avait à Québec et à Lévis treize fonderies; elles existent à peu près toutes aujourd'hui encore ; les ouvriers qui dirigent ces fonderies jouissent de la meilleure réputations; de ces ateliers sortent des engins, des pièces de toutes sortes qui entrent dans les moulins, instruments aratoires, poëles, ustensiles de cuisine, outils, etc.; tous ces ouvrages rivalisent de fini et de solidité avec les meilleurs du genre qui peuvent être importés d'Angle-

terre ou des Etats-Unis. La fonderie la plus considérable du district de Québec est celle de Carrier, Lainé & Cie., à Lévis.

Au sujet de la fonderie, il n'est pas hors de propos de dire un mot de la fabrication de l'acier au Canada. Il y a eu une tentative très-sérieuse de fabriquer de l'acier dans le pays. Il y a quelques années, une compagnie s'organisait à Québec avec un capital de $200,000 pour l'exploitation du minerai de fer que l'on trouve en abondance au Canada, surtout sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'état de sable magnétique. On a essayé la conversion de ce sable en acier au moyen de deux procédés : celui du Dr. Hubert LaRue, pour séparer le sable magnétique de celui qui ne renferme aucune matière ferrugineuse, et celui de M. Labrèche-Viger (décédé) pour convertir le minerai en acier. Le procédé Viger est, du moins l'ont prétendu dans le temps les écrivains canadiens, la réalisation d'un problême qu'ont cherché vainement depuis deux siècles à résoudre foule de chimistes et métallurgistes de l'ancien monde ; par le procédé Viger on obtient, directement et relativement sans frais, du minerai de fer magnétique répandu sous forme de sable par centaines de millions de tonneaux sur les rives du Saint-Laurent, un acier pour le moins supérieur au meilleur acier fondu fabriqué avec le fer de Suède ; c'est, dit M. C. Langelier dans son annuaire de l'industrie, la plus grande découverte métallurgique du siècle. On sait que l'on prend du sable d'oxide magnétique de fer parfaitement purifié ; qu'on le mêle à du charbon broyé ; et que, soit au moyen de la presse hydraulique, soit en se servant d'un peu de goudron de bois, pour donner plus de cohésion au mélange, on en fait des briques de la dimension qu'on trouve la plus commode pour les mettre au four. Il est important que le plancher du four soit parfaitement uni et glacé, pour qu'il ne s'en détache rien qui puisse faire des *pailles* dans l'acier. Pour cela

on y met une couche de sable qui se fond et se réduit eu verre, dès que le four est porté à une température assez élevée. L'opération commence alors. Le minerai, porté à une haute température, se combine avec le charbon, dont la quantité est juste suffisante pour donner le degré de carburation nécessaire à l'acier. Mais si l'air atmosphérique venait en contact avec le métal, celui-ci se trouvant à une température assez élevée, son charbon serait brûlé par l'oxygène de l'air, et le produit obtenu serait du fer, au lieu de l'acier que l'on cherche. Tel est le résultat des autres procédés tentés jusqu'ici. Il fallait donc absolument trouver un moyen de soustraire le mélange au contact de l'air pendant l'opération. Voici celui qu'a imaginé M. Labrèche-Viger ; il est aussi simple qu'ingénieux.

"Il met dans le four," dit M. Langelier, "des morceaux de verre cassé. Ce ver fond avec le minerai, et, ayant une gravité spécifique moindre, surnage. Le métal en fusion se trouve donc à l'abri du contact de l'air, comme il le serait sous une cloche de verre. Aussi ce métal est, non pas du fer, ni de la fonte, mais de l'acier fondu. Pour être plus sûr d'éviter les *pailles* provenant du plancher du four, M. Labrèche-Viger a pensé faire couler le métal en fusion, dans un vase. Les scories, étant d'une densité moindre, montent à la surface, et le métal du fond est parfaitement pur. Les expériences faites en Pensylvanie par le Dr. LaRue et M. Labrèche-Viger ont démontré qu'avec du minerai parfaitement pur, il faut mettre dans les briques 22½ pour cent de charbon ; avec un peu moins, on obtient du fer plus ou moins pur ; si l'on en met plus, alors on a de la fonte, ou un métal qui tient le milieu entre la fonte et l'acier. Pour que le procédé réussisse, il faut un minerai et un charbon parfaitement purs ; pour peu qu'ils contiennent du souffre ou du phosphore, le métal est de qualité inférieure ; or, tous les minerais en contiennent plus ou

moins, à l'exception du sable d'oxyde de fer magnétique du Canada ; mais ce sable, qui n'est combiné avec aucune autre substance, se trouve mélangé avec de la silice, du grenat, du titanate de fer, etc. Il faut donc le séparer mécaniquement de ces substances. On a recours au procédé du lavage ; toutefois celui-ci n'entraîne pas le titanate qui est à peu près de la même gravité que l'oxyde magnétique. Le lavage ne purifie donc pas celui-ci complètement. Le Dr. LaRue a trouvé un appareil supérieur au procédé d'aimantation ordinairement en usage pour l'isolation des parcelles d'oxyde magnétique. Au lieu de l'électro-aimant, le Dr. LaRue se sert de l'aimant; pour pouvoir détacher de celui-ci l'oxyde magnétique qui est venu y adhérer, il a interposé entre eux une toile qui, bien que n'empêchant pas l'attraction magnétique, a une force suffisante pour la vaincre. L'oxyde de fer, attiré par l'aimant, vient s'attacher en grappe le long de la toile, et y adhère jusqu'à ce que la toile, arrivée à l'endroit où l'on veut déverser le sable de fer, soit, par un mécanisme spécial, assez éloignée de l'aimant pour faire disparaître l'attraction magnétique. Le sable tombe alors de son propre poids. Le mécanisme de ce séparateur a été imaginé par l'abbé Audet, aujourd'hui chapelain de l'Académie Jésus-Marie, à Sillery, et exécuté par un mécanicien d'un talent considérable, Napoléon Larochelle, de Saint-Anselme, à 15 milles au sud de Québec, sur la ligne du chemin de fer de Kennébec. Avec cet appareil, on peut purifier environ deux tonneaux de sable par heure, et l'on atteint le degré de pureté que l'on veut.

" Le procédé Labrèche-Viger demande un minerai et un charbon purs ; on peut obtenir cela facilement quant au charbon, en faisant usage du charbon de bois. On peut se procurer celui-ci à très-bas prix, en utilisant pour cela des espèces de bois qui n'ont pas une grande

valeur dans le commerce. Comme le charbon doit être réduit en poussière, il serait peut-être facile de le fabriquer avec de la scieure de bois qu'on peut avoir à peu près pour rien. Il serait possible, en fabriquant le charbon, d'obtenir aussi le goudron de bois dont on a besoin pour faire les briques.

" Le Canada a du minerai de fer en quantité suffisante pour approvisionner le monde entier pendant des siècles ; il y en a des centaines de millions de tonneaux, à Champlain, aux Escoumains, à Moisie, à Mingan, à Natashquouan, à Mille Vaches et aux Sept-Iles ; tous ces endroits sont situés sur le bord ou à peu de distance du Saint-Laurent."

L'usine érigée à la Pointe-aux-Lièvres, Québec, pour l'exploitation du minerai de fer d'après les nouveaux procédés, est fermée aujourd'hui. L'insuffisance des capitaux et la crise commerciale sont sans doute les causes principales de la suspension des opérations de l'usine.

Outre les quelques fonderies que j'ai déjà nommées, je mentionnerai celles de Bisset, Marcotte et fils, Tweddel et Cie., Terreau et Cie., Learmonth, et la fonderie de cuivre de Philips à Québec ; la fonderie Saint-Laurent, celle de Rousseau et Williams à Lévis ; les fonderies Clendinning, Georges Tees et Cie., John McDougall, W. M. P. Bartley, et E. Chanteloup, à Montréal ; et celle de Jodoin, à Chambly.

ANTIQUITÉ DES PÊCHERIES CANADIENNES.

* " Comme ouvrage du créateur, les pêcheries canadiennes remontent d'abord à la création ; leur découverte et leur exploitation régulière par l'homme civilisé, ont précédé de beaucoup, on a les meilleures raisons

---

* D'un journal anglais de Québec, le *Morning Chronicle.*

de le penser, les découvertes faites dans cette section septentrionale de l'hémisphère occidental, par Cabot et Jacques-Cartier. Assurément, en mettant de côté, comme ne pouvant offrir de preuves tangibles aujourd'hui, les légendes et traditions des premiers irlandais qui parlent de l'existence d'un nouveau monde très considérable à l'ouest de leur île natale, que l'on supposait alors être l'*ultima thule* du globe habitable, ainsi que l'histoire d'une colonie établie par les aventureux hommes du nord dans la Vinland, ou le pays que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de côte du Massachusetts, les dernières recherches archéologiques mettent fort en doute le fait que Colomb ait été le premier européen qui ait foulé le sol de l'Amérique. Ce doute ouvre à l'antiquaire et à l'éthnologiste un champ d'exploration nouveau et très vaste ; mais, en dehors des efforts qu'il peut seconder ou stimuler pour éclaircir les points obscurs du passé, il n'est pas facile d'établir, nous devons l'admettre, comment pareille matière abstraite puisse intéresser le journaliste précis et tranchant d'aujourd'hui. Cependant, à part l'importance qu'il y a d'arriver à quelque chose comme une connaissance approximative de la période de temps durant laquelle les pêcheries canadiennes ont été exploitées, pour tirer de là une comparaison intelligente entre leur fécondité continue pendant de longues années d'une exploitation rationnelle, et leur dépeuplement alarmant et croissant depuis l'inauguration des désastreux appareils de pêche américains, le journaliste ne peut être accusé d'outrepasser son devoir en essayant d'expliquer quelques-uns des faits établis dernièrement par un expert aussi laborieux et aussi respectable en matière de pêcheries que l'hon. Dr. Fortin, député de Gaspé ; ces avancés ont eu, il faut en convenir, l'effet de semer beaucoup de doutes dans l'esprit de la plupart des gens instruits habitués à accepter comme immuables les données historiques.

“ Dans le discours qu'il a prononcé dernièrement à Ottawa pour convertir l'indemnité des pêcheries en un crédit permanent, le Dr Fortin a démontré comment les pêcheurs européens, à une époque reculée, poursuivirent la baleine de plus loin en plus loin sur l'océan, jusqu'à ce qu'enfin ils arrivèrent aux bancs de Terreneuve ; comment ils y trouvèrent un poisson jusqu'alors inconnu en Europe, la morue ; comment ils gardèrent le secret de leur découverte le plus longtemps possible ; et comment aussi d'autres pêcheurs les suivirent et jetèrent ainsi les bases des établissements de pêche du golfe Saint-Laurent, qui existent encore aujourd'hui.

“ En résumé, le député de Gaspé a prétendu que les pêcheries canadiennes sont plus anciennes qu'on ne le suppose généralement, car, à son arrivée, Jacques-Cartier trouva des pêcheries établies dans le golfe. Nous devons en toute franchise avouer que cette assertion aurait été de nature à nous faire douter de nos notions élémentaires sur le sujet, même si nous n'avions pas eu dans le moment sous la main, pour la confirmer complètement, un petit ouvrage imprimé chez A. Côté & Cie., aussi intéressant que le discours du député de Gaspé, et ayant pour titre : *Le Canada et les Basques*. Cet ouvrage est une collection en forme de brochure de trois écrits tombés de la plume de trois de nos littérateurs canadiens-français les mieux connus et les plus admirés, et qui, quoique jeunes encore, se sont déjà acquis une grande —et surtout légitime—réputation comme écrivains charmants et par leur zèle pour l'histoire du Canada. Nous voulons parler de MM. Faucher de Saint-Maurice, Joseph Marmette et N. LeVasseur, dont les écrits dédiés à S. E. l'Ilmo Sr. D. Plácido de Jove y Hévia, aujourd'hui vicomte de Campo-Grande, directeur des consulats d'Espagne, sont précédés d'une préface très bien écrite en langue française, par son plus dévoué ami et subordonné, le comte de Premio-Real, consul gé-

néral d'Espagne, à Québec, pour le Canada. Cette préface a le même titre que le livre, et les trois écrits sont respectivement intitulés : 1o. *Qui a découvert Terreneuve et le Labrador ?* 2o. *Les découvreurs du Canada, les Basques ;* 3o. *Oui, certainement les Basques.* Le but commun des écrivains est de prouver d'après des données authentiques que les Basques ont été les premiers découvreurs du Canada et de Terreneuve, et que dans leurs aventures périlleuses sur mer à la poursuite du poisson, ils ont été les découvreurs du Canada un bon siècle avant la venue de Cabot et Jacques-Cartier. Dans sa préface, le consul général d'Espagne explique que " Basque " est le nom d'une population qui habite le sud de la France et le nord de l'Espagne, et déclare que c'est sa conviction absolue que les Basques, soit français, soit espagnols, sont les premiers européens connus de l'époque moderne qui aient fait des découvertes au Canada. Il cite entre autres comme preuve les lignes suivantes d'un vieil ouvrage de Postlethwayt :

" On dit que les habitants de la Biscaye, province " basque, en faisant la pêche à la baleine, ont les pre- " miers découvert les grands et les petits bancs de morue, " un siècle avant l'expédition de Christophe Colomb, " aussi bien que le Canada et la nouvelle terre de Baca- " lao ou morue (Terreneuve) ; c'est ce qu'un biscayen, " habitant de Terreneuve, a rapporté le premier à Co- " lomb, d'après plusieurs cosmographes."

" Dans le premier écrit intitulé : "*Qui a découvert Terreneuve et le Labrador ?*" M. Faucher de Saint-Maurice démontre qu'il est incontestable que le golfe Saint-Laurent était fréquenté par les européens avant la venue de Jacques-Cartier, et cite à l'appui une lettre du navigateur de Saint-Malo pendant qu'il était sur la côte du Labrador, à son premier voyage en 1534, pour prouver qu'il avait signalé une grande embarcation hélant de la Rochelle, à destination des pêcheries du golfe, industrie

que les habitants de ce port et les Basques exerçaient depuis un temps immémorial. Il fait aussi des citations d'une série de pièces intitulées *Jugements d'Oléron* pour établir le fait que les pêcheurs basques, attirés par les bénéfices et la pêche plus abondante de la baleine, s'aventurèrent alors très loin dans l'ouest de l'océan et découvrirent Terreneuve, Cap Breton et le Labrador, aussi bien que les richesses que récelaient les eaux qui baignaient les côtes de ces endroits. Il ajoute que, d'après des cosmographes flamands, ce fut un Basque de Terreneuve qui fut le premier à apporter à Christophe Colomb la nouvelle de l'existence d'un nouveau monde.

" Lescarbot, le gai compagnon de Samuel de Champlain, figure aussi dans la preuve faite que les Basques avaient depuis longtemps visité les premières terres d'Amérique, que le langage de leurs habitants était moitié basque. En conclusion, M. Faucher déclare qu'en face de pareilles affirmations et traditions, il est difficile de ne pas convenir que ce sont les Basques, et non les Anglais et les Portugais, qui ont été les premiers découvreurs du Labrador et de Terreneuve. Il croit que les découvertes des Basques sont arrivées de la manière suivante. Nous citons :

" En prenant une carte de l'Atlantique du Nord, et en
" étudiant la marche des courants maritimes, le comte de
" Premio-Real, consul général d'Espagne au Canada, croit
" avoir résolu ce problème, solution qui, si la preuve est
" vraie, ferait tout autant l'honneur des Basques français
" que des Basques espagnols. Un courant polaire, assure-
" t-il, vient se heurter sur l'Islande, et là, se divisant,
" frappe d'une part, la côte du Labrador aux environs de
" Belle-Ile, pendant que de l'autre côté, il se dirige vers
" la baie de Biscaye. Il se forme alors un mouvement
" elliptique, je l'appellerai le courant *basque-canadien*, me
' disait le comte, qui va et vient du fond du golfe du Lion

" à l'entrée du détroit de Belle-Ile, et qui varie de vitesse
" et de direction suivant l'époque de l'année. Un courant
" atmosphérique s'assimile à ce courant maritime; et
" presque toujours, lorsqu'il se produit une tempête sur
" la partie des côtes d'Espagne baignée par la baie de
" Biscaye, le contre-coup se fait sentir à l'entrée du
" golfe Saint-Laurent. Ceci étant posé, le comte de Pre-
" mio-Real conclut en disant qu'un navire basque, en-
" traîné par la double action du courant maritime et du
" courant atmosphérique, aura suivi l'ellipse : que pour-
" chassé par la tempête, il serait venu s'abriter près
" d'une côte inconnue; que son équipage, autant pour
" s'amuser que pour se ravitailler, y aurait pris de la
" morue, et que ce jour-là, Terreneuve aurait reçu de
" ces pionniers du hasard le nom de *Bacalao*."

" En acceptant l'existence de ce courant, M. Faucher dit que l'hypothèse du consul-général d'Espagne est irréfutable; que, dans tous les cas, cette question soulevée par la théorie du courant, mérite d'être étudiée par ceux à qui la fortune et les loisirs permettent de s'occuper et de mener à bonne fin d'aussi grands travaux historiques. " Quant à moi," ajoute M. Faucher, " qui ne suis pas appelé à me prononcer sur un aussi grave sujet, je me contente de répéter ce que Parkman disait dans ses *Pionniers du Nouveau-Monde :*

" Si, dans la langue primitive des Basques, le mot
" *bacalao* veut dire morue, et que Cabot, le découvreur
" anglais, l'ait trouvé en usage parmi les habitants de
" Terreneuve, il est difficile d'éluder la conclusion que
" les Basques y ont été avant lui."

" Dans le second écrit intitulé : *Les découvreurs du Canada, les Basques*, l'auteur, M. Joseph Marmette, émet l'opinion que les Basques ont été les découvreurs de Terreneuve et du Labrador dès le 14e siècle, et qu'en 1504, suivant Lescarbot, les Basques, les Normands et les Bretons faisaient la pêche de la baleine et de la

morue sur les grands bancs de Terreneuve. Dans le nom de Labrador et l'étymologie de plusieurs autres endroits à Terreneuve, il croit découvrir l'origine et des alliances basques. Le mot Labrador, fait-il remarquer, signifie en espagnol laboureur ; il prétend que les Basques ont donné ce nom à cette côte stérile et sauvage en souvenir d'une partie de leur pays appelée *Terre de Labour*. Quant à Terreneuve, dit-il, les noms de plusieurs points de cette île viennent, à n'en pas douter, du pays basque ; ainsi, entr'autres, le nom de Cap Ray (Pointe Riche), a pour étymologie le mot basque *arraico* qui veut dire poursuites ou approches ; il a été donné dans le but d'avertir les navigateurs d'avoir à ranger de près les bords de cet endroit, de crainte d'être emportés sur les battures des Iles-aux-Oiseaux, par les courants qui sont très forts dans ces parages. M. Marmette exprime aussi l'opinion que, c'est en chassant la baleine qui se faisait de plus en plus rare sur les côtes d'Espagne, que les Basques finirent par s'aventurer sur l'océan occidental, par découvrir Terreneuve et le Labrador, et s'y établir dans le but de faire la pêche de la morue ; que ces Basques découvrirent aussi, qu'une fois séché et salé, ce poisson se conservait bien et qu'il pouvait devenir un article profitable de consommation et de commerce en Europe.

“ Il croit de plus, suivant un document authentique de 1710, que c'est durant la chasse qu'ils faisaient à la baleine que les Basques entrèrent dans le golfe Saint-Laurent auquel ils donnèrent le nom de Gran Bahia, et où ils trouvèrent une variété supérieure de baleines qu'ils appelèrent *gran baiaco baleac*. Alors, dit M. Marmette, ils découvrirent les rives du Canada qu'ils nommèrent ainsi sans doute, à cause du grand bras de mer qu'ils virent se dérouler devant eux au milieu des terres, parce que ce mot veut dire canal. L'étymologie de Canada d'après ce document semble aussi raisonnable

que les autres. Et le comte de Premio-Real ajoute en note au bas de la page : “ Mon ami, M. Marmette, est, je crois, le premier qui ait émis au Canada cette idée sur l'étymologie du nom de son pays.”

“ Le troisième et dernier écrit, *Oui*, *certainement les Basques*, par M. Nazaire LeVasseur, peut être appelée le coup d'étambot donné aux propositions émises par ses collègues, est écrit dans ce style léger, élégant et toujours convainquant de notre ex-confrère de l'*Evénement*. En acceptant comme fait incontestable que les premières découvertes dans le pays reviennent aux Basques, M. LeVasseur traite la question sous un autre point de vue ; il en conclut qu'il y a là un point de rapprochement entre le Canada et l'Espagne, et profite de l'occasion pour adresser au consul général d'Espagne le compliment délicat, bien tourné et bien mérité qui suit :

“ C'est un point de rapprochement entre le Canada et “ l'Espagne, mon cher comte ; je m'empresse de le dire, “ surtout lorsqu' en ce moment même la sympathie natu- “ relle qui raisonnablement devrait toujours exister “ entre la race canadienne-française et la nation espa- “ gnole, comme entre toutes les races latines, a l'occa- “ sion de prendre un grand développement et un carac- “ tère plus vif. Vous n'êtes pas étranger, mon cher “ comte, à l'heureux développement de cette sympa- “ thie, non-seulement entre les deux races, mais aussi “ entre les deux pays. Vous avez travaillé à remplir “ votre mission par son côté le plus élevé, le plus “ noble ; si, aujourd'hui le Canada s'occupe particulière- “ ment de relations avec l'Espagne, n'en accusez que “ vos quatorze ou quinze heures de travail par jour, “ vos autres labeurs et l'estime dont vous jouissez. En “ même temps que vous avez travaillé au développe- “ ment des relations commerciales entre les deux pays, “ vous avez dû vous dire, et avec raison, qu'il fallait

“ que ces relations eussent pour bâses une sympathie “ et une estime réciproques ; les relations d’affaires “ peuvent être le jouet des circonstances ; mais quant “ aux relations de cœur, mon cher comte, elles existent “ et vous avez droit de réclamer d’y avoir plus que “ tout autre contribué. ”

“ Nous ne pouvons terminer nos commentaires sur l’intéressant ouvrage de ces écrivains sans exprimer, avec le comte de Premio-Real, l’espoir que, au Canada, en Espagne ou en France, il peut s’y trouver encore des documents qui corroboreront complètement les faits déjà acquis à l’histoire, et, avec M. LeVasseur, la confiance que dans les archives espagnoles, qu’on dit être si volumineuses et si riches, on trouvera quelque jour des documents, un contrat, un papier notarié quelconque, un acte judiciaire, qui jettera de grands éclaircissements sur les premiers temps du Canada et en particulier sur les courses des Basques à travers les eaux du majestueux fleuve canadien.

“ Nous devons aussi convenir avec M. LeVasseur, de la nécessité d’un bureau d’archives et de statistiques au Canada.”

Après cette digression, je passe à la question proprement dite des pêcheries. Le Dr. Fortin a proposé à la dernière session de la Chambre des communes à Ottawa, que la Chambre se formât en comité général sur la résolution suivante :

“ Qu’il est convenu, par l’article 18 du Traité de “ Washington, entre les parties contractantes, savoir : “ le gouvernement de Sa Majesté Britannique et le gou- “ vernement des Etats-Unis d’Amérique, qu’en outre “ de la liberté obtenue pour les pêcheurs des Etats- “ Unis, d’après la convention conclue entre la Grande “ Bretagne et les Etats-Unis, et signée à Londres, le 20 “ du mois d’octobre 1878, de prendre et faire sécher du

" poisson sur certaines côtes des colonies de l'Amérique
" Britannique du nord décrites dans la susdite conven-
" tion, les habitants des Etats-Unis auront, en commun
" avec les sujets de Sa Majesté Britannique, la liberté,
" pendant la période mentionnée dans l'article 33 du
" Traité, de prendre du poisson de toute espèce, excepté
" les mollusques et crustacés, sur les côtes et rivages
" de la mer, et dans les havres et criques des provinces
" de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-
" Brunswick, de la colonie de l'Ile du Prince Edouard, et
" de différentes îles adjacentes, sans être astreints à ne
" pas dépasser certaine limite à partir du rivage,
" avec la permission de débarquer sur les dits rivages,
" côtes et îles, ainsi que sur les Iles Magdeleine, pour
" y faire sécher et y préparer leur poisson, pourvu
" qu'ils ne lèsent pas les droits de propriété privée, ou
" ceux des pêcheurs anglais en possession paisible d'au-
" cun endroit de ces côtes pour fins de pêche. Qu'il
" est entendu que la susdite liberté ne s'applique qu'à
" la pêche en haute mer, et que les pêcheries de saumon,
" d'alose et toutes autres pêcheries des rivières et aux
" embouchures d'icelles sont, par le traité, réservées
" exclusivement aux pêcheurs anglais. Qu'il est en-
" tendu, par l'article 19e du dit traité, entre les susdites
" parties contractantes, que les sujets anglais auront, en
" commun avec les citoyens des Etats-Unis, la liberté,
" pendant la période mentionnée dans l'article 33 du
" dit traité, de pêcher du poisson de toute espèce, à
" l'exception des mollusques et crustacés, sur tous les
" rivages et côtes de la mer à l'est des Etats-Unis, au
" nord du 39e parallèle, latitude nord, sur les battures
" des îles adjacentes, et dans les baies, havres et criques
" des dits rivages et côtes des Etats-Unis et des dites îles,
" sans être astreints à ne pas dépasser certaine limite
" à partir du rivage, avec permission de débarquer sur
" les dites côtes des Etats-Unis et des dites îles, pour y

" faire sécher leurs appareils de pêche et y préparer " leur poisson, pourvu qu'ils ne lèsent pas les droits de " la propriété privée ou ceux des pêcheurs des Etats-" Unis en possession paisible d'aucun endroit des dites " côtes pour fins de pêche. Qu'il est entendu que la " susdite liberté ne s'applique qu'à la pêche en haute " mer, et que les pêcheries de saumon et d'alose et toutes " autres pêcheries dans les rivières et aux embouchures " d'icelles sont, par le traité, exclusivement réservées " aux pêcheurs des Etats-Unis. Qu'attendu que le " gouvernement de Sa Majesté Britannique a affirmé " dans l'article 22 du dit traité, que les priviléges " accordés aux citoyens des Etats-Unis, en vertu de " l'article 18 du dit traité, sont de bien plus grande " valeur que ceux accordés, en vertu des articles 19 " et 21 du même traité, aux sujets de Sa Majesté " Britannique, et que cette assertion n'a pas été ad-" mise par le gouvernement des Etats-Unis, il a été " par après résolu de nommer des commissaires pour " déterminer, à propos des priviléges accordés par " les Etats-Unis aux sujets de Sa Majesté Britannique, " tel qu'établi dans les articles 19 et 21 du dit traité, " la compensation, s'il y en avait une, qui, dans l'opinion " de ces commissaires, devait être donnée par le gou-" vernement des Etats-Unis au gouvernement de Sa " Majesté Britannique, en retour des priviléges accor-" dés aux citoyens des Etats-Unis, en vertu de l'article " 18 du dit traité ; et que les Etats-Unis devaient payer " au Canada, toute somme d'argent que les commissaires " conviendraient de fixer comme compensation suffisante, " cela dans le délai de douze mois après l'énoncé de la " décision des commissaires. Qu'en vertu du même " article, les commissaires furent nommés comme suit, " savoir : un par Sa Majesté Britannique, un par le Pré-" sident des Etats-Unis, et un troisième conjointement " par Sa Majesté Britannique et le Président des Etats-

" Unis. Que les commissaires nommés en vertu des ar-
" ticles 22 et 23 du traité de Washington du 8e jour de
" mai 1871, pour déterminer, étant donnés les privi-
" léges accordés par les Etats-Unis aux sujets de Sa
" Majesté Britannique, tel qu'établi dans les articles 19
" et 21 du dit traité, la compensation qui, dans l'opinion
" de ces commissaires, devait être donnée par le gouver-
" nement des Etats-Unis au gouvernement de Sa Majesté
" Britannique, en retour des priviléges accordés aux
" citoyens des Etats-Unis en vertu des articles 18 et 21
" du dit traité, après avoir examiné soigneusement et
" impartialement les questions qui leur étaient soumises,
" suivant les règles de la justice et de l'équité, en con-
" formité de la déclaration solennelle faite et signée par
" eux le 15e jour de juin 1877, ont accordé la somme de
" $5,500,000 en or devant être payée par le gouvernement
" des Etats-Unis, au gouvernement de Sa Majesté Bri-
" tannique, conformément aux stipulations du dit traité,
" et la dite décision a été signée à Halifax le 23 novem-
" bre 1877, comme suit : Signé, Maurice Belfosse ; A.
" T. Galt.—Que la dite somme d'argent a été payée par
" le gouvernement des Etats-Unis au gouvernement de
" Sa Majesté Britannique ; que sur cette somme de
" $5,500,000 il a été payé $1,000,000 au gouvernement
" de Terreneuve pour sa part d'indemnité ; qu'il reste
" une somme de $4,500,000 au crédit du gouvernement
" du Canada, déduction proportionnelle faite des dé-
" penses de la commission et de la somme de $1,000,000
" remise à Terreneuve ; que la dite somme de $4,500,000
" a été acquise par le Canada en cédant aux pêcheurs
" des Etats-Unis le droit de pêcher en commun avec les
" pêcheurs anglais dans les eaux canadiennes sur une
" étendue de 3,160 milles de côtes, habitée par une
" population de plus d'un million d'habitants qui ga-
" gnent leur vie et subsistance au moyen de la pêche.
" Que l'exploitation en commun avec les pêcheurs amé-

" ricains, de nos pêcheries de la côte, cause, c'est évi-
" dent, un grand tort à nos pêcheurs canadiens. Que,
" de plus, les pêcheurs américains ont fait grandement
" dommage aux pêcheries canadiennes, ont même ruiné
" des endroits de pêche bien connus, où le poisson
" abondait ci-devant, comme l'ont prouvé maints témoi-
" gnages donnés devant la Commission des pêcheries
" en 1877, et ont conséquemment diminué de beaucoup
" le rendement de nos pêcheries, amoindri les chances
" pour nos pêcheurs et compromis l'avenir de l'industrie
" de la pêche au Canada. Que si l'on ne prend pas
" des mesures, non seulement pour arrêter la des-
" truction de poisson qui se fait sur nos rivages, mais
" aussi pour repeupler d'une façon ou d'une autre,
" ainsi que l'ont suggéré plusieurs hommes de science,
" les endroits de pêche devenus aujourd'hui impro-
" ductifs et qui autrefois regorgeaient de poisson, les
" marchands, pêcheurs et traficants du Canada aussi
" bien que de la Grande-Bretagne, qui se sont établis
" sur nos côtes à proximité des pêcheries, y ont érigé
" des établissements très vastes et très coûteux de
" toutes sortes pour l'exploitation de la pêche et ont
" jeté tant de capitaux dans cette industrie, dans la foi
" que les pêcheries anglaises du Canada ne seraient
" jamais cédées à des pêcheurs étrangers, seront forcés
" d'abandonner la place. Que la concession faite aux pê-
" cheurs américains du droit de pêche dans les eaux ca-
" nadiennes a fait tort à l'industrie des pêcheurs du pays
" surtout aujourd'hui, et que l'avenir de cette industrie se
" présentera sous des couleurs plus sombres encore,
" si l'on n'apporte pas promptement remède à la situa-
" tion. Qu'il est dans l'intérêt du Canada que le dommage
" causé à ses pêcheries et à son commerce de poisson,
" soit réparé aussi complètement que possible. Que
" le Canada a retiré de grands bénéfices du traité
" de réciprocité qui a été en vigueur depuis 1855 jus-

“ qu'en 1866 entre le Canada et les Etats-Unis et que
“ ce traité a été obtenu par la concession aux pêcheurs
“ américains du droit de pêche sur toutes les côtes du
“ Canada. Que les pêcheries et les pêcheurs du pays ont
“ souffert considérablement des suites de cette concession
“ faite à des pêcheurs étrangers; que pendant la durée
“ de ce traité de réciprocité, il n'y a pas eu une seule
“ somme d'argent de dépensée pour développer d'une
“ façon ou d'une autre les pêcheries canadiennes, ou aider
“ aux pêcheurs du Canada dans leur métier dur et péril-
“ leux. Qu'il est juste et équitable que ce qui vient des
“ pêcheries retourne aux pêcheries. Que pour les raisons
“ précédentes, c'est l'opinion de la Chambre que l'in-
“ demnité accordée au Canada, après toutes dépenses
“ payées, soit convertie en un crédit spécial, dont l'intérêt
“ serve à repeupler les endroits de pêche épuisés et à
“ développer de toutes manières les pêcheries du
“ Canada.”

Le Dr. Fortin s'est livré ensuite à quelques commentaires sur les résolutions précédentes. Il a commencé par remercier le gouvernement d'avoir bien voulu donner à la question préséance sur toutes les autres. Il a rappelé au souvenir de la Chambre que, depuis vingt-sept ans, il s'occupe des intérêts des pêcheries. Il a parlé de l'importance des pêcheries et des pêcheurs chez toutes les nations du globe, et fait plusieurs citations d'écrivains français qui ont comblé d'éloges les pêcheurs et les pêcheries. Il a montré comment les pêcheurs européens, dans l'ancien temps, donnaient la chasse aux baleines ; comment, en les poursuivant de plus loin en plus loin, ils arrivèrent jusqu'aux bancs de Terre-neuve, où ils trouvèrent un poisson jusqu'alors inconnu en Europe, la morue ; et comment ils gardèrent le secret de leurs découvertes ; mais d'autres pêcheurs les suivirent, et c'est ainsi que commencèrent les établissements de pêche qui existent aujourd'hui dans le golfe Saint-

Laurent. Les pêcheries canadiennes, dit-il, sont plus anciennes qu'on ne le suppose généralement ; car Jacques-Cartier, à son arrivée, trouva des établissements de pêche dans le golfe Le Dr. Fortin a demontré à la Chambre la grande valeur des pêcheries au moment du traité de Ghent, et comment les américains ont empiété sur les pêcheries canadiennes jusqu'au moment où plusieurs de leurs bateaux-pêcheurs furent saisis ; alors il y eut une convention, et en 1818 on signa un traité par lequel l'Angleterre fut une fois de plus assez bonne pour donner aux américains le droit de pêche le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse, avec en outre le droit de pêche aux Iles Magdeleine et sur la côte du Labrador. Après quoi, allèchés par une prime d'exportation (*bounty*) de $4 par tonneau, les américains commencèrent de nouveaux empiètements sur les meilleurs endroits de pêche du Canada, et, s'emparant des meilleurs havres, en chassèrent virtuellement les pêcheurs canadiens. Il en résulta que les américains se trouvèrent en état de se faire un commerce qui donna naissance à ces *clippers* (voiliers) qui depuis ont acquis tant de notoriété. Par le traité de réciprocité de 1854, l'Angleterre fit de nouvelles concessions en vertu desquelles non-seulement les américains furent admis dans les meilleurs golfes et baies du Canada, mais aussi plusieurs des meilleurs endroits de pêche du pays se trouvèrent appauvris par suite d'une exploitation extravagante. Ce traité est tombé depuis, et une fois de plus les pêcheries canadiennes sont revenues à leurs propriétaires naturels ; mais, par le dernier traité, les Américains ont été derechef admis à les exploiter. En vertu d'une clause de ce traité, la Commission des pêcheries a été organisée et a siégé ; elle a accordé au Canada une indemnité de cinq millions et demi. Cette indemnité, moins un million donné à Terreneuve, a été payée au Canada, et c'est elle, a dit M. Fortin, qui

fait le sujet de la motion que je présente. Le député de Gaspé a ajouté que l'admission des pêcheurs américains au Canada entraînerait la destruction des pêcheries canadiennes ; ils ont tant de moyens ingénieux de prendre le poisson, que dans peu de temps il n'y en aura plus à prendre. Ils ont déjà détruit la baleine et le morse dans le golfe, et il en sera de même de plus d'une autre espèce de poisson, si on les laisse faire. Les Américains ne sont pas les seuls destructeurs de poisson au Canada. Les Canadiens eux-mêmes ont aussi détruit la pêche du hareng à la Rivière-Ouelle (75 milles à peu près en bas de Québec sur la rive sud du Saint-Laurent) ; on en faisait chaque année un gaspillage inouï ; maintenant l'on ne peut plus prendre de morue ou de flétan qu'à 120 milles en bas de Cap-Chatte. La pêche à la ligne n'a pas détruit ni effarouché les bancs de poissons, mais quand les Américains sont arrivés avec des *seines* ou filets de 600 pieds de long, le poisson a disparu. Lorsque pour la première fois, a dit M. Fortin, je suis allé à Gaspé, la baie, comme d'ordinaire, était remplie de maquereau, puis peu après le maquereau, de thon ; mais lorsque les Américains y sont venus, quelquefois avec 50 goëlettes montées par 20 pêcheurs chacune, personne ne sera surpris d'apprendre qu'il n'y a plus de maquereau à pêcher dans la Baie. Le Dr. Fortin a cité ensuite plusieurs auteurs d'ouvrages sur les pêcheries pour démontrer combien est désastreux l'usage des *seines* ou filets ; il a lu les fragments des témoignages donnés devant la Commission des pêcheries à Halifax, en ajoutant qu'il n'y avait qu'une seule et même opinion sur la côte : c'est que si la destruction du poisson se continue dans les mêmes proportions qu'aujourd'hui, les pêcheries du Canada seront bientôt complètement ruinées. Le Dr. Fortin a fait suivre ces remarques d'une description détaillée des

richesses des pêcheries canadiennes, et d'explications sur sa motion. Il a cité plusieurs documents pour démontrer que les pêcheries américaines sont éteintes ; il a prétendu que les hommes d'état américains avaient montré beaucoup d'habileté en obtenant dans chaque traité de meilleures conditions pour les pêcheurs américains qui, faute de pouvoir trouver assez de poisson chez eux, étaient forcés d'en pêcher au Canada suffisamment pour approvisionner une population de quarante millions d'âmes ; si on laissait faire ces gens là, ils ruineraient nos pêcheries comme les leurs. Le dernier traité n'a plus que quelques années à courir, et les américains peuvent même le casser avant qu'il expire. S'ils le rompent, le Canada devra les en remercier, car il pourra leur fournir lui-même le poisson dont ils ont besoin et faire revivre une industrie qui languit et qui est la plus importante qui existe au pays. La Chambre aujourd'hui, peut fort bien ne pas croire à l'importance de la recommandation contenue dans la motion, mais dans dix ou quinze ans une autre chambre s'en convaincra, surtout en face de l'appauvrissement rapide des pêcheries canadiennes, si on ne prend pas dès aujourd'hui les mesures nécessaires pour réparer le mal et améliorer la situation.

Le Dr. Fortin a repris son siége après un éloquent appel à la Chambre en faveur des pêcheries et au milieu d'applaudissements prolongés.

Comme je parle incidemment du chemin de fer du Pacifique dans mon mémoire II, et que cette voie ferrée a une liaison immédiate et intime avec le commerce des céréales au Canada, m'est avis que quelques remarques sur l'un des plus grands chemins de fer du monde, seront fort bien accueillies de tous ceux qui s'intéressent à la question que je traite.

Le chemin de fer du Pacifique une fois terminé, mettra les ports du côté de l'océan et l'Ile Vancouver en communication à peu près directe, c'est-à-dire qu'il partira des bords du Pacifique et ira mourir, pour ainsi dire, sur les bords de l'Atlantique, à la portée des paquebots océaniques dont le nombre augmente d'année en année dans les ports canadiens. Cette immense voie ferrée traverse dans son parcours des contrées très-fertiles, et éminemment propres à la culture des céréales et surtout du blé. Je citerai la province de Manitoba, la vallée de la Rivière-Rouge, celle des deux branches de la Saskatchewan, la province d'Ontario, et en dernier lieu dans la liste la province de Québec. Manitoba et Ontario sont de grands producteurs de grains. Malheureusement, on ignore la chose en Europe et même, dit-on, en Angleterre. Je dirai que pour les canadiens aussi, c'est une *terra incognita ;* et que les documents officiels et autres qui ont été publiés spécialement sur le Nord-Ouest, ne les ont que fort peu intéressés jusqu'à présent; il y a même peu d'années, les canadiens en général croyaient que le Nord-Ouest n'était autre chose qu'un pays stérile, inhabité, couvert de neige et de glace. On commence à en revenir un peu, et il y a déjà un assez fort courant d'émigration de ce côté-là. Winnipeg, la capitale de Manitoba, qui avait 300 âmes en 1870, en a aujourd'hui près de 10,000. * Cependant, il y a toujours

* Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Manitoba, l'honorable Joseph Cauchon, en promenade à Québec, il y a quelque temps, parle dans les termes les plus favorables de l'avenir réservé à Manitoba et au Nord-ouest; dans son opinion, il y a dans tout ce territoire place suffisante pour soixante millions d'âmes.

Les correspondances écrites par les émigrants sont dans la même note. L'un d'eux écrivait dernièrement à un journal de Québec, que la prairie est magnifique, étonnante et fertile (*magnificent, wonderful and fertile*). Il y a, ajoutait-il, des étendues de terrains marécageux qui peuvent être asséchées, dit-on, et des terres alcali, *alcali land,* stériles. A part

un peu la question du climat; s'il est magnifique en été depuis mai jusqu'à la fin d'octobre, il est rigoureux, quoique très-salubre en hiver ; le froid est vif, mais sec, et ne peut causer que des ennuis ou des malheurs aux imprudents ; pour le combattre, ce n'est pas le combustible qui manque. La vallée de la Rivière-Rouge commence près de la frontière de l'Etat du Minnesota, et s'étend jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses ; elle se compose de vastes prairies, et contient environ 12,000,000 d'acres de terres dont plus des neuf-dixièmes sont classés parmi les terres les plus fertiles de l'Amérique ; elles peuvent produire, sans que le sol s'en trouve épuisé, de 25 à 30 minots de blé par acre pendant plusieurs années successives, c'est-à-dire durant les six mois de belle saison, comme je viens de l'indiquer ; car, les autres six mois de l'année, la terre se couvre de neige et les rivières se congèlent. Mettons la proportion du rendement du sol à 20 minots par acre, et l'on trouvera que la seule vallée de la Rivière-Rouge peut produire de 200 à 240,000,000 de minots de blé, ce qui représente plus de la moitié de la production totale du blé aux Etats-Unis en 1878. D'un autre côté, en traversant la frontière au 49e parallèle et en suivant une ligne isothermale dans une

---

cela, il n'y a pas d'endroit au monde plus favorable à l'agriculture. Les émigrants arrivent en masse tous les jours ; la plupart vont se fixer dans le haut de l'Assiniboine et dans la vallée de la Saskatchewan. La classe des émigrants est excellente. Winnipeg a des rues naturelles, qui n'ont jamais été macadamisées. Dans les bons hôtels la pension est chère. Les hôtels de seconde classe ne valent absolument rien. Les magasins pullulent. Le bois est très cher, mais on en attend d'Ottawa des consignations qui feront baisser les prix du marché. Le gibier et le poisson abondent. Un détail qui peut avoir son utilité pour les voyageurs et émigrants, est que le correspondant en question leur conseille de ne pas empaqueter leurs effets dans des valises de voyage, parceque les valises ne résistent pas au voyage, mais bien dans des boîtes de bois de ⅞ de pouce d'épaisseur, vissée, et munies de poignées de corde, ou encore dans de sacs de grosse toile.

direction septentrionale, on traverse les vallées des rivières Assiniboine et de la Saskatchewan nord et sud, qui arrosent le sol le plus fertile du monde ; fait assez curieux, spécialement dans cette vallée, le climat y est d'une grande douceur. Il y a là une contrée de près de 300,000 milles carrés, capable de faire vivre une population de 30,000,000 à 40,000,000 d'âmes, et de produire une quantité de blé deux fois plus forte que toute la récolte de blé faite, par exemple, dans la république voisine. Par suite, les prix du blé sont comparativement à peu près aussi bas que ceux du vin dans la Mancha et quelqu'autres provinces de l'Espagne. Le sol est d'une fertilité telle, qu'on y a vu parfois un seul minot de blé en produire soixante-dix autres.

On peut à peine s'imaginer le rôle que le Nord-Ouest, et tout le Canada, disons-le, pourra jouer dans le commerce, au moyen du chemin de fer du Pacifique.

A Québec, on le comprend bien, et l'on compte beaucoup sur le trafic du Nord-Ouest. On avise déjà aux mesures à prendre pour rencontrer les exigences du transit des céréales et l'on parle de construire un élévateur assez considérable, à propos duquel, je me permettrai de traduire d'un journal anglais ce qui suit :

" Le mécanisme employé pour un élévateur à grain, tel qu'on veut en construire un à Québec-Sud, ressemblerait probablement à celui de l'élévateur pneumatique à grain de Rehaye. M. A. Marinier a publié sur ce mécanisme, dans la *Revue Industrielle* de 1878, un savant article qui a été reproduit dans les procès-verbaux de la Société des Ingénieurs Civils, à la 4ème partie de la session 1877-78, page 348. Je reproduis aussi cet article pour l'information de ceux que ce sujet peut intéresser :

" Cet élévateur consiste en un récepteur placé dans la " partie supérieure du magasin de grain ; sur un côté

" est adapté un conduit partant d'un soufflet d'aspiration
" capable de supporter une pression égale à celle d'une
" colonne d'eau de 3 pouces de hauteur. A l'autre côté
" du récepteur est adapté le tuyau qui conduit le grain.
" Près de l'extrémité supérieure du tuyau qui conduit le
" grain dans le récepteur, et dans ce tuyau, est une pla-
" que d'arrêt, inclinée sous un angle de 45°, qui empêche
" le grain d'entrer dans le tuyau d'aspiration, et le pro-
" jette au fond du récepteur. A l'extrémité inférieure du
" conduit pour le grain se trouve un régulateur détermi-
" nant le poids de la colonne semi-fluide qui est dans le
" conduit, d'après la pression. Ce régulateur consiste en
" un piston mû par l'air et attaché à un conduit à man-
" che sur la claire-voie inférieure du tuyau pour le
" grain. Les oscillations verticales de ce conduit à
" manche donne ainsi à l'air et au grain un passage
" plus ou moins grand à l'intérieur, selon la pression.
" Toute l'action de l'appareil est basée sur le fait que,
" lorsque des solides réduits en poudre ou divisés très
" fin sont mêlés à de l'air en mouvement dans un con-
" duit, les deux forment un semi-fluide dans lequel la
" pression varie comme dans les fluides ordinaires.
" Ainsi, prenant deux points A et B dans une colonne
" verticale semi-fluide, A étant au-dessus de B de la
" distance Z, si P est la pression de l'air au point A, P
" la pression au point B, Q la décharge de la matière
" solide par seconde, V la rapidité de l'air ; § la densité
" de l'air ; R le rayon du tuyau, ^{g} l'accélération normale
" due à la pesanteur agissant sur un élément de la
" matière solide, ^{a} le coefficient de la friction de l'air
" dans le tuyau, alors on aura :

$$p - P = \frac{Q\ Z\ V}{{}^{n}R\ {}^{2}{}_{g}} + \frac{{}^{2a}Z\ V^{2}}{R} + Z\ \S\ V$$

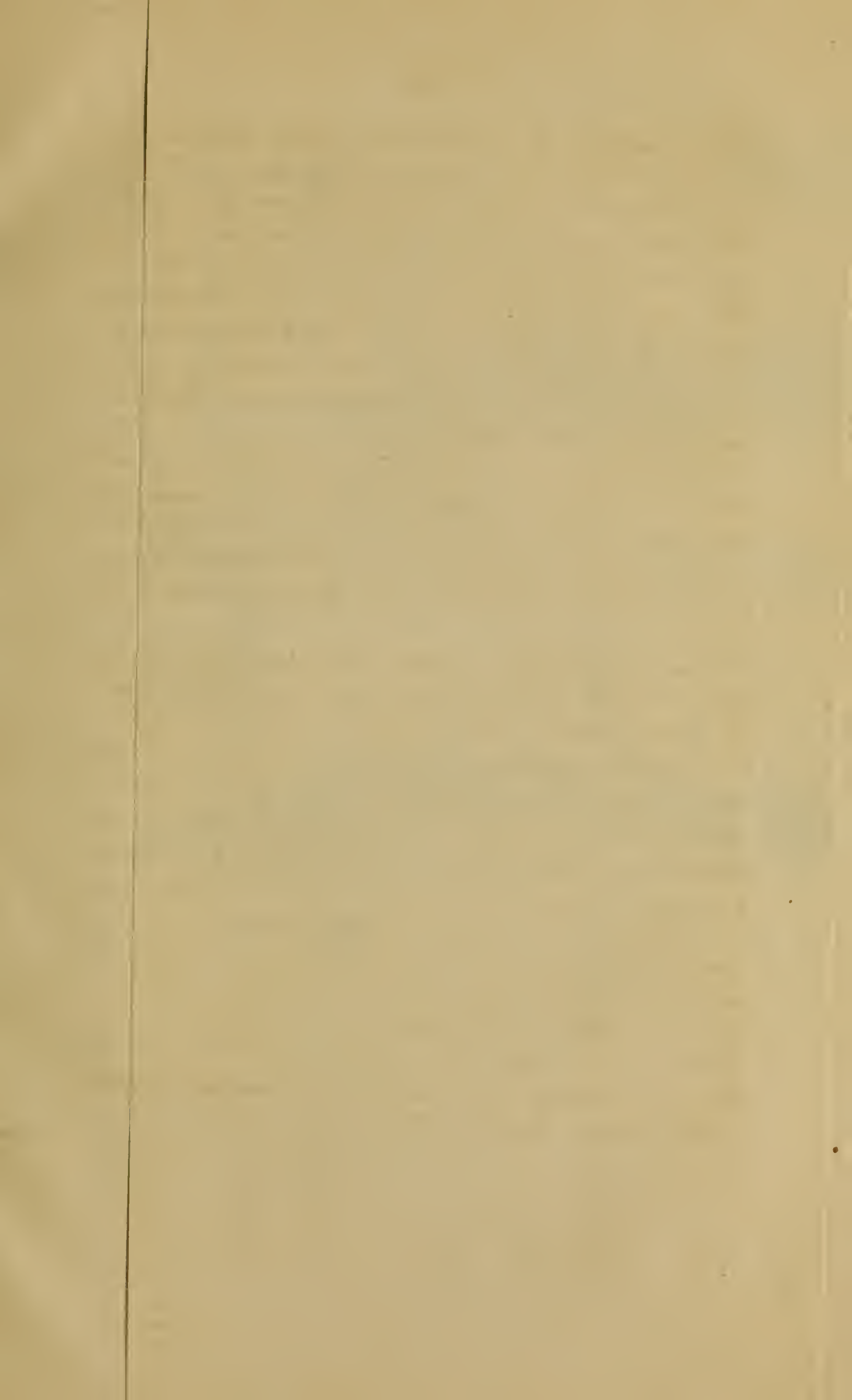
" En appliquant cela à de petites pressions, et en rem-
" plaçant Z par H pour la hauteur de l'élévation, on ob-
" tient une formule générale, et de là on déduit 1° que
" dans une colonne semi-fluide les pressions varient com-
" me dans un fluide ordinaire ; 2° que le poids spécifique
" de la colonne semi-fluide peut-être augmenté jusqu'à
" une certaine limite ; 3° que les solides, comme le grain,
" peuvent être élevés à toute hauteur, si l'on règle le
" poids spécifique du semi-fluide, selon la pression d'air
" obtenue ; 4° que l'effet maximum est obtenu lorsque
" le poids spécifique du semi-fluide est à peu près au
" maximum. On a ainsi trouvé que l'effet maximum
" dépend aussi de la vélocité des solides à leur entrée
" dans le récepteur, laquelle doit être aussi près de zéro
" que possible. Pour y parvenir, le tuyau conduisant
" le grain dans le récepteur va toujours s'élargissant
" de la base au sommet, ce qui a pour effet de diminuer
" progressivement la vélocité du grain. Dans quelques
" expériences faites sur un élévateur, le récepteur étant
" placé à 32 pieds 8 pouces au-dessus du sol, on a élevé
" dans une heure avec une machine de six chevaux, 8
" à 15 tonneaux de grain, et cependant cet élévateur
" n'était pas du modèle le plus parfait. On connaît
" quatre modèles différents d'élévateurs, dont trois
" qui tous séparent automatiquement le grain de la
" poussière, et dont un nettoie, sépare et sèche le grain
" au moyen de l'air chaud. Lorsqu'il est avantageux
" de briser le grain, on peut le faire passer par le souf-
" flet et non dans le récepteur. Une des plus impor-
" tantes améliorations est celle de l'élévateur portatif
" dont on peut se servir pour transporter directement
" la cargaison de grain d'un navire dans les magasins.
" Pour cela le récepteur est supprimé et le soufflet
" disposé de manière à ne pas briser le grain."

Revenons au Pacifique. Cette voie ferrée, qui jouera

dans le Canada, les fonctions de l'aorte dans le corps humain, transportera en quelque quarante-huit heures, dans les ports de ce côté-ci de l'Atlantique, des quantités immenses de grains, de provisions de bouche, etc., pour l'approvisionnement des marchés des Antilles. Et je ne parle pas des avantages politiques que l'Angleterre retirera de cette vaste entreprise : la Grande-Bretagne pourra, quand elle le voudra, faire transporter par là, troupes, etc., au lieu de prendre la voie de l'isthme de Suez, ou une autre à son gré.

Comme l'objet de ce travail est complètement étranger à la politique, je ne fais que donner ce renseignement sans commentaires, et je ne parle du chemin de fer du Pacifique qu'au point de vue des intérêts du commerce canadien avec l'étranger et surtout avec l'Espagne.

Pour l'intelligence complète du sujet, j'ai fait préparer un plan géographique qui fait voir : 1o la capacité du fleuve Saint-Laurent, depuis le lac Erié jusqu'à l'Atlantique, comme voie de communication entre l'Europe et les centres commerciaux du Grand-Ouest ; 2o la position du chemin de fer canadien du Pacifique par rapport au commerce au nord des océans Atlantique et Pacifique, comparée à celle du chemin de fer américain du Pacifique, et en même temps la preuve que la voie ferrée canadienne est la plus courte qui existe pour aller en Europe. Ce plan est tiré d'une magnifique carte préparée dernièrement pour le Bureau de Commerce et l'Association de la Halle-aux-Blés (*Corn Exchange*) de Montréal, par M. Thos. C. Keefer, ingénieur civil à Ottawa. Voici ce plan :



Quelques observations sur la géographie et la climatologie du Nord-Ouest et ses parties cultivables devront être bien accueillies dans ce mémoire. Le territoire cédé au gouvernement canadien par la Compagnie de la baie d'Hudson, comprend toute l'extrémité septentrionale de la vaste plaine s'étendant entre le golfe du Mexique et la mer glaciale, les Montagnes Rocheuses et les Laurentides. La partie de cette plaine soumise à la domination du Canada s'étend du 49° de latitude nord au pôle arctique et du 55° 30' latitude au 141° de longitude, et comprend : 1° le territoire de la baie d'Hudson, cédé en 1662 à la compagnie qui en porte le nom ; 2° le territoire du Nord-Ouest, entre celui de la baie d'Hudson et le territoire russe ou d'Alaska ; 3° les terres arctiques, plus récemment découvertes, situées à l'est du territoire du Nord-Ouest et au nord de celui de la baie d'Hudson. L'annexion de ce pays au Canada a eu lieu en 1869. Bornes : au nord, la mer Polaire ; au nord-est, la baie de Baffin et le détroit de Davis ; à l'est, l'Atlantique, la péninsule du Labrador et une partie de la province de Québec ; au sud, l'autre partie de cette province et la province d'Ontario, ainsi que la frontière des Etats-Unis, qui suit le 49e degré de latitude nord, depuis le lac des Bois jusqu'aux Montagnes Rocheuses ; à l'ouest, la ligne mitoyenne des Montagnes Rocheuses, dont la moitié occidentale appartient à la Colombie anglaise.

Le territoire compris dans ces limites a une étendue de 2,764,340 milles en superficie, ou à peu près l'étendue de la Russie d'Europe, de la Suède et de la Norvége, de l'empire d'Autriche, de la France, de la Turquie d'Europe, de l'empire d'Allemagne et de la Grande-Bretagne, pays qui renferment 2,815,840 milles en superficie, avec une population de 231,439,967 personnes.

Le Nord-Ouest n'est pas cultivable ni habitable dans toutes ses parties. Près du pôle, le climat est d'une grande rigueur et la culture est pour ainsi dire impossible. Au sud, le climat et le sol sont excellents et dans les conditions nécessaires pour une bonne culture. La ligne de démarcation entre les déserts et les régions cultivables, partirait du lac Supérieur, toucherait l'extrémité nord du lac Winnipeg, se rendrait au lac Athabaska et de là à la mer polaire en passant à l'ouest du lac du Grand Ours.

Le pays situé à l'est et au nord de cette ligne n'est qu'une région de chasse, de pêche et d'exploitation minière, bien qu'il renferme certains endroits où l'on récolte des céréales et des légumes. Au sud et à l'ouest, on rencontre les sols les plus fertiles et un climat tempéré. Cette région mesure en étendue à peu près 300,000 milles et peut soutenir une population de 30,000,000 âmes. Aujourd'hui, il y a environ de 20 à 25,000 blancs.

En regardant la carte géographique de ce territoire, on constatera que celui-ci est sillonné par un nombre considérable de rivières, lacs, etc. On cite le fleuve McKenzie, qui mesure plus de 2,000 milles et est navigable sur deux mille milles ; sa largeur depuis le lac des Esclaves est de deux à trois milles ; la rivière de la Paix qui, au moyen de quelques travaux, serait navigable sur tout son parcours, 1,075 milles, est une des plus belles rivières qui existent au monde ; la rivière Hay, dont le cours a 400 milles de longueur ; la rivière aux Liards, longue de 750 milles ; la rivière Back ou du Poisson, longue de 700 milles ; la rivière du Cuivre et la rivière la Biche longues chacune de 500 milles ; la Saskatchewan qui se divise en deux branches ; au bas de son confluent, cette rivière a une largeur de 980 pieds et une profondeur moyenne de 20 pieds, et transporte

59,667 pieds cubes d'eau en une seconde, c'est-à-dire autant que le Rhône et le Rhin réunis. Elle forme une ligne de navigation excédant 800 milles. Cette rivière arrose 65,000 milles en superficie du sol le plus fertile et qui n'a besoin que d'être labouré pour produire les plus belles moissons.

Il y a une foule d'autres rivières presqu'aussi considérables, que je passe sous silence ; l'énumération en serait trop longue.

Les lacs sont encore plus nombreux et plus étendus que les rivières. Voici une liste des principaux :

Lacs.	Longueur en milles.	Largeur en milles.	Superficie en milles.
Des Esclaves............	350	60	
Grand Ours..............	200	165	
Athabaska...............	200	50	
Winnipeg................	280	60	8,500
Manitoba................	123	24	1,900
Winnipegosis............	120	27	1,936
Du Caribou..............	100	38	
Belly	115	38	
Aylmer	185	45	
etc.,	etc.,	etc.	

Pour compléter le tableau un peu concis que je viens de donner des rivières, lacs et cours d'eau du Canada, je citerai ce qu'en disait mon illustre ami, Lord Dufferin, le distingué et populaire gouverneur général du Canada, aujourd'hui ambassadeur d'Angleterre à Saint Pétersbourg. C'était à la fin de son voyage au Nord-Ouest, à Winnipeg, lors d'un banquet public qui lui fut donné par cette ville. Lord Dufferin, dans son discours d'adieu en cette circonstance, dit entr'autres choses :

“ Dernièrement, dans un discours remarquablement spirituel, le marquis de Salisbury a fait allusion aux

erreurs géographiques causées par l'exiguité des cartes sur lesquelles le globe est représenté. C'est à cette cause tout probablement qu'est attribuée l'idée si peu exacte que les personnes, même les plus instruites, ont de l'étendue des possessions de Sa Majesté la Reine Victoria dans l'Amérique du Nord. Le meilleur moyen, peut-être, de corriger cette erreur, serait un sommaire des rivières qui sillonnent le Canada; car on sait que, comme un pauvre homme ne peut pas vivre dans une grande maison, de même un si petit pays ne peut exister sans avoir de grands cours d'eau. Aujourd'hui, aux yeux d'un anglais ou d'un français, la Severn ou la Tamise, la Seine ou le Rhône paraissent être des cours d'eau considérables, mais l'Ottawa, simple affluent du Saint-Laurent, affluent qui, cependant, vient se jeter dans le fleuve, à six cents milles de son embouchure, est une rivière de près de cinq cent-cinquante milles de long, ou trois ou quatre fois plus grand que l'un d'entre eux (applaudissements).

" Et, même après avoir remonté le Saint-Laurent lui-même jusqu'au lac Ontario, et l'avoir suivi à travers le lac Huron, la Niagara, la Sainte-Claire, le lac Supérieur jusqu'à la baie du Tonnerre, distance d'environ mille cinq cents milles, où en sommes-nous? D'après celui qui aurait fait le voyage, au bout du monde (rires prolongés). Mais pour nous qui savons mieux, nous sommes à peine au commencement du vaste système d'artères fluviales du Canada; car, de cet endroit, c'est-à-dire de la baie du Tonnerre, nous sommes en mesure d'expédier par bateau notre voyageur étonné jusqu'à la Kaministiquia, rivière qui mesure quelques centaines de milles de long. De là, presqu'en droite ligne, nous le lançons sur la Shebandowan, le lac de la Pluie et la rivière, qui s'appelle, attendez un peu, Réné, d'après le nom de celui qui l'a découverte, magnifique cours d'eau de trois cents verges de large, et d'une cou-

ple de cent milles de long, sur la surface tranquille de laquelle il glisse jusqu'au lac des Bois, où il se trouve sur une nappe d'eau qui, quoique plus petite comparée aux mers de l'intérieur qu'il a laissées derrière lui, est tout de même assez étendue pour lui donner un violent mal de mer (rires bruyants) durant la traversée. Pendant les quatre-vingts derniers milles de son voyage, cependant, il se consolera en se trouvant à naviguer sur une série de cours d'eau encadrés dans des paysages dont la beauté, tout en rappelant les célèbres Mille Iles du Saint-Laurent, est certainement supérieure à ces îles (applaudissements bruyants). En quittant ce paradis de beautés champêtres, nous pouvons transporter notre ami jusqu'à la Winnipeg, rivière dont l'existence au cœur même et au centre du continent est en elle-même l'un des plus beaux miracles de la nature, si magnifiques et pittoresques sont ses bords montagneux, ses îlots fleuris, si large, si profond et si impétueux est le volume de ses eaux, si tranquille est sa surface, et si terrible est la puissance de ses rapides (tonnerre d'applaudissements).

" Enfin, supposons que nous débarquions notre voyageur à la ville de Winnipeg, le *halfway house* du continent, la capitale de la province des prairies, et, j'en ai la confiance, le futur ombilic du Dominion (grands applaudissements). Après avoir vu autant d'eau, étant alors arrivé dans la patrie du buffle, comme Falstaff exténué, naturellement il ne fait que bavarder de vertes plaines (rires et applaudissements), et son imagination le transporte sur l'herbe touffue des prairies. Il n'y est pas rendu, cependant. Escortés par M. le maire et les membres du conseil-de-ville, nous le conduisons à votre quai et nous lui demandons quelle rivière il va remonter la première, la Rivière Rouge ou l'Assiniboine, deux ruisseaux, l'un de cinq cents milles et l'autre de quatre

cent-quatre-vingts milles de long, qui marient si heureusement leurs eaux dans les limites de votre ville (bravos).

“ Après lui avoir fait faire une petite promenade préliminaire sur ces deux rivières, nous le conduisons au lac Winnipeg, une mer d'intérieur de trois cents milles de long et de plus de soixante milles de large, et que, pendant plusieurs mortelles heures de navigation, il parcourra sans voir de terre et probablement un peu plus malade qu'il ne l'était sur le lac des Bois, ou même sur l'Atlantique (rires).

“ A l'angle nord-ouest du lac Winnipeg, il rencontre l'embouchure de la Saskatchewan, la porte d'entrée, la grande avenue du Nord-Ouest, et le point de départ d'un autre mille cinq cents milles de rivière navigable, coulant presque de l'est à l'ouest entre des rives d'alluvion.

“ Arrivé maintenant au pied des Montagnes Rocheuses, notre “ loup de mer ” (rires), car alors il aura bien droit à ce titre, sachant que l'eau ne peut pas escalader les montagnes, est certain que ses expériences aquatiques sont terminées (rires et applaudissements). Jamais il n'aura été aussi trompé (rires). Nous le lançons de suite sur les rivières Athabaska et McKenzie, et nous le faisons partir pour un voyage encore plus long que celui qu'il a entrepris (rires) ; la navigation de la rivière McKenzie seule dépasse deux mille deux cents milles. S'il survit à cette dernière épreuve, nous le ferons terminer ses pérégrinations par un voyage de mille quatre cents milles sur la rivière Fraser ; ou, s'il le préfère, sur la rivière Thomson jusqu'à Victoria, Ile Vancouver, d'où, après s'être muni d'un billet de retour de première classe, il préfèrera tout probablement revenir chez lui par le chemin de fer du Pacifique (bruyants éclats de rire).

" Maintenant, dans ce tableau, ceux qui connaissent le pays, savent que, pour abréger, j'ai omis des milliers de milles d'autres lacs et rivières qui arrosent diverses régions du Nord-Ouest : la rivière Qu'Appelle, la rivière Pelly, le lac Manitoba, la Winnipegosis, le lac Shoal, etc., etc., sur le parcours desquels j'aurais été probablement obligé de traîner et finalement exterminer notre voyageur abîmé (rires), mais l'esquisse que j'ai tracée est plus que suffisante pour le but que je me propose. Lorsqu'on se rappelle de plus que la plupart de ces cours d'eau coulent sur toute leur longueur à travers des plaines d'alluvion de la plus riche description (bravos), où d'année en année, on peut faire venir le blé sans engrais ou sans aucune diminution sensible dans son rendement (écoutez ! écoutez !) et où le sol partout présente l'aspect d'un jardin potager soigneusement cultivé dans un faubourg anglais, c'est assez dire pour montrer la richesse agricole des territoires dont j'ai parlé (grands applaudissements), et les richesses qu'ils possèdent pour l'établissement heureux et prospère de plusieurs millions d'hommes (bravos prolongés et répétés)."

On trouve dans le Nord-Ouest, du plomb, du cuivre, de l'asbeste, du marbre de diverses couleurs, du pétrole, du fer, du charbon, des sources minérales, du minerai de fer magnétique, du chromate de fer, etc.

On cultive au Nord-Ouest toutes les productions végétales des climats tempérés : le blé, l'orge, l'avoine, les melons, les citrouilles, les poids, les fèves et les autres légumes dans les prairies de la rivière Rouge et de la Saskatchewan ; on récolte du blé même au fort Simpson, au 60° de latitude Nord et dans la riche vallée de la rivière de la Paix jusqu'à Dunvegan, au 58° 56' latitude et 117° longitude ; plus au nord on ne peut cultiver que l'orge, les légumes et les patates jusqu'aux

environs du fort Bonne-Espérance, situé au delà du cercle arctique. Le foin vient naturellement dans les prairies ; il possède d'excellentes qualités nutritives et donne de la vigueur aux chevaux et aux bestiaux.

Le blé croît et mûrit bien jusqu'au fort des Liards, latitude 60° 51' longitude 122° 31', à une hauteur de 400 ou 500 pieds au-dessus de la mer. Le blé vient bien dans la vallée de la Saskatchewan, dans celle de la rivière de la Paix, jusqu'à Dunvegan, et sur les bords de l'Athabaska où cette récolte est toujours sûre. Dans toutes les prairies la récolte du blé est d'une richesse inouïe.

Le maïs ou blé d'inde, qui ne mûrit pas en Angleterre, est avantageusement cultivé au Nord-Ouest, jusqu'à Carlton au 52° 51' de latitude, et Cumberland, au 50° 51' latitude. La récolte du maïs est magnifique dans la vallée de la rivière Rouge et celle de l'Assiniboine.

On peut cultiver l'orge jusqu'au fort Norman, latitude 65° ; mais jamais on n'en a pu récolter au fort Bonne-Espérance, 2 degrés plus loin au nord !

On n'a pas cultivé d'avoine plus loin que sur les bords de la rivière aux Liards et au fort Simpson, latitude 51° 61' nord.

Les pommes de terre ne croissent pas au delà de la même latitude. On cultive les navets jusqu'au 67° de latitude ; on a essayé, mais sans succès, de cultiver des légumes sur les bords de la rivière Peel.

Le melon et la citrouille mûrissent en plein air jusqu'à la latitude du fort Cumberland.

Bois que l'on rencontre au Nord-Ouest.—J'énumère les plus importants : pin rouge, pin blanc, cyprès, sapin, épinette blanche, épinette noire, épinette grise, épinette rouge, cèdres blanc et rouge, chêne rouge, chêne de brin, tremble, liard ou peuplier baumier, bouleaux blanc, noir et de savane, ormes blanc et gras, érable, plaine,

tilleul, vignes sauvage et vierge, cormier, etc., etc., et une foule d'autres.

Parmi les animaux de chasse se trouvent: les ours blanc, noir, gris et brun, le blaireau, le carcajou, la belette, l'hermine, le vison, la martre, le pékan, la loutre, le lynx, la panthère, les renards bleu (rare) orange, croisé, argenté et noir (rare), le chien de prairie, le phoque, le morse, le castor, le rat musqué, l'écureuil, le lièvre, le lapin, l'orignal (rare), le caribou, le cerf ou *wapiti*, le renne, la gazelle, la chèvre, le bœuf musqué, le vautour, l'aigle royal, l'aigle à tête blanche, l'aigle pêcheur, le faucon, le busard, l'épervier, le milan, le hibou de toutes variétés, les perdrix, les faisans, les outardes, les pluviers, les grues, les canards de toutes variétés, le cygne, etc., etc. On ne rencontre pas au Nord-Ouest, d'animaux malfaisants comme les reptiles, le serpent à sonnettes, etc.

Les lacs et rivières du Nord-Ouest regorgent simplement de poisson, depuis le saumon jusqu'au plus petit goujon. Certaines publications qui ont paru dans le pays, contiennent des faits étonnants à ce sujet.

J'aborde maintenant la climatologie du Nord-Ouest, et je profiterai de l'occasion pour esquisser à grands traits celle du Canada.

Je prends mes notes au fur et à mesure qu'elles se présentent, quitte à les coordonner de la manière la plus rationnelle, lorsque je réunirai les différents fascicules de cet ouvrage. Les renseignements que j'ai donnés jusqu'ici sur le Nord-Ouest, j'en suis redevable en grande partie à un écrit publié en brochure par M. Chrysost. Langelier, écrivain laborieux et surtout consciencieux en matière de statistiques ; en sorte que l'on peut s'y fier entièrement.

Ce chapitre de la climatologie devait nécessairement faire partie de cet ouvrage. Dans mon opinion, il est important de connaître le climat d'un pays avec lequel

on peut avoir des relations très suivies, et d'être au fait du caractère permanent ou général de sa température et de ses conditions de salubrité.

Le climat du Canada est généralement froid, mais assez sain. La région la plus froide est celle de la province de Québec ; le climat y est changeant et se caractérise par des revirements brusques, hiver ou été. Ainsi quelquefois, durant l'été, on voit le thermomètre descendre, dans une heure ou deux de 80°, 95°, 102° et 115° au soleil, à 60°, 50° et 40° ; d'une chaleur tropicale, on passe presque subitement à une température assez froide. Le vent de nord-est est particulier à Québec et souffle, surtout au mois de mai, pendant bien des jours ; il souffle droit sur Québec, et est toujours froid et humide, soit qu'il fasse beau temps, soit qu'il pleuve. Le printemps commence officiellement et astronomiquement le 21 mars ; mais il n'y a pas pour ainsi dire de prinptemps, surtout dans la province de Québec : cette saison ici est une période de transition aux jours d'été ; elle commence par le dégel qui dure jusqu'à la mi-avril. Le mois de mai est généralement assez froid ; il y a même des jours d'avril qui seraient mieux à leur place dans le mois de mai Montréal a quinze jours d'avance sur Québec et de même Ottawa, Toronto, Hamilton, Perth, Belleville, etc., où l'on peut dire qu'il y a une saison printanière.

L'été au Canada se signale par des chaleurs sénégaliennes, mais qui heureusement sont de peu de durée. Le mois d'août est chaud, mais les nuits sont fraîches, et viennent alors les magnifiques aurores boréales qui dansent des farandoles au firmament. L'automne commence le 21 septembre ; c'est la plus belle saison de l'année ; le beau temps dure jusqu'au mois de novembre ; il y a quelques gelées, mais aussi on y jouit de magnifiques retours d'été. Il y a trois ou quatre ans, à Québec, depuis le 27 juillet jusqu'à la fin de septembre, pas un

seul jour de pluie, toujours temps serein et frais ; c'était délicieux, mais aussi exceptionnel. Au mois de novembre commencent les froids, surtout du côté de Québec ; vient une tempête de neige qui disparaît par le dégel quelques jours après ; le mois se passe ainsi jusqu'au moment où, par une nouvelle tempête de neige, l'hiver établit définitivement son domicile dans le pays, ce qui arrive vers la fin de novembre. Cependant, depuis plusieurs années, l'hiver n'est arrivé que dans la première quinzaine de décembre ; on voit aussi quelquefois les voitures d'été circuler à la ville et à la campagne à Noël ; cela s'est vu en 1866 à Québec ; en 1875, il n'y a presque pas eu de neige à Montréal, et dans Ontario, on s'est servi tout l'hiver de voitures d'été ; c'est une exception.

La navigation se ferme à Montréal au commencement de novembre, et à Québec, 180 milles plus bas, dans la première quinzaine du même mois. Les seuls ports canadiens qui restent ouverts à la navigation sont ceux d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, et de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

La température dans la vallée de la rivière Chaudière, dans celle du lac Saint-Jean et dans les townships de l'Est, est souvent plus douce qu'ailleurs dans la province de Québec. Québec est généralement le point convergent de toutes les tempêtes de neige qui peuvent passer sur le pays.

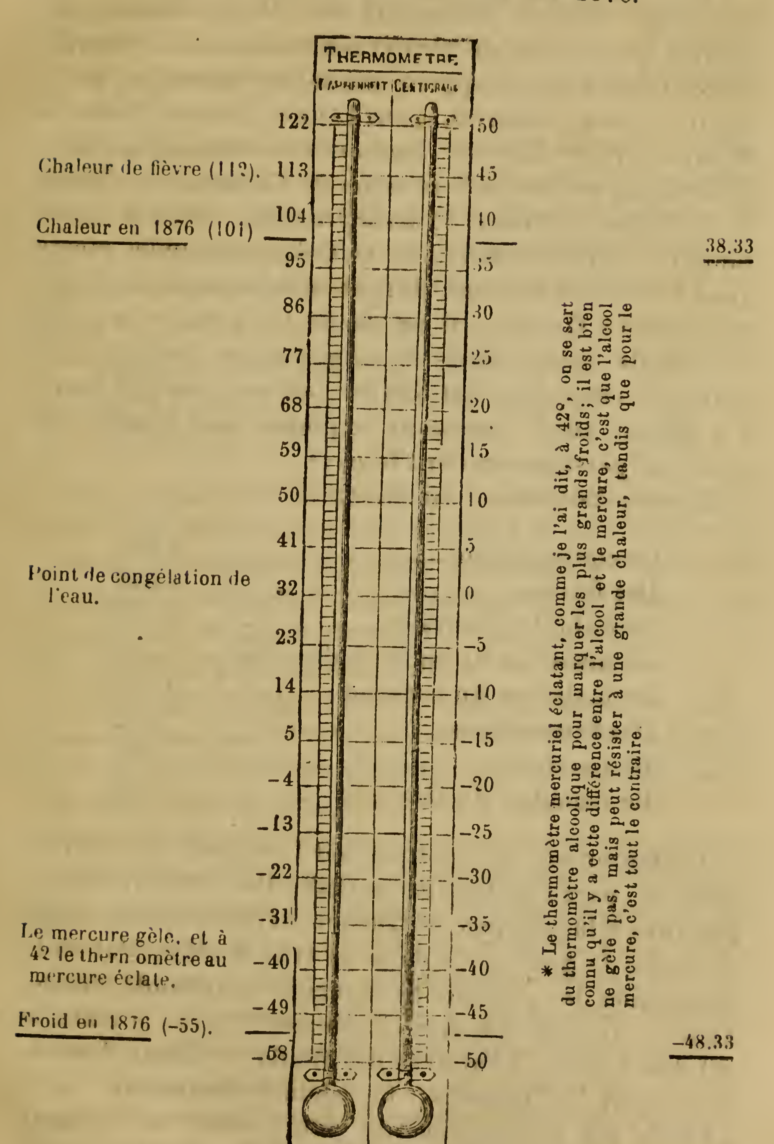
En hiver, le climat est rude, mais plus salubre généralement que dans les autres saisons Les époques insalubres de l'année au Canada, sont le printemps et l'automne, c'est-à-dire la dernière quinzaine de mars, la plus grande partie du mois d'avril, et la première quinzaine de mai, au printemps ; la dernière quinzaine d'octobre et tout le mois de novembre, à l'automne ; ce sont, comme je l'ai dit, des époques de transitions, l'une de l'hiver à l'été, l'autre de l'automne à l'hiver ; elles se signalent par des tempêtes de pluie, de vent de nord-

est, des lacs de boue, des fondrières et une humidité malsaine. Elles n'ont pas d'effet sensible sur les habitants du pays et tous les individus nés sous des climats septentrionaux, mais elles seraient préjudiciables aux habitants des pays méridionaux.

Un habitant des provinces du nord de l'Espagne, par exemple, un habitant des montagnes des Asturies, pourrait supporter sans inconvénient le climat du Canada ; mais en général, je ne conseille pas l'émigration dans cette direction, ni même celle du Canada dans la direction de l'Espagne, car les deux pays, comme je l'ai expliqué dans mon mémoire II, n'ont pas de surplus de population ; le Canada a de vastes territoires à coloniser et l'Espagne a besoin d'augmenter sa population dans quelques parties de son territoire.

Je dirai en résumé que le climat du Canada et surtout de la province de Québec, se distingue par l'inconstance et par la soudaineté dans les revirements. Il y a des jours de tempête et de froid qui n'ont rien à envier au Spitzberg, des jours sereins, un soleil vivifiant, une atmosphère pure, un ciel bleu comme celui de l'Italie et de l'Espagne, des chaleurs de la zône torride, les brumes d'Angleterre ; tout cela se succède avec une grande rapidité. Il n'y a que le froid en hiver qui peut durer une semaine et plus. C'est pourquoi il est assez difficile pour l'étranger de connaître immédiatement le climat du Canada et ses variations. Pendant près de cinq mois, les lacs et cours d'eau de toutes sortes sont gelés comme la Néva à Saint-Pétersbourg, et la terre est couverte d'un manteau de neige qui, en quelques endroits, atteint de douze à quinze pieds d'épaisseur. Comme on pourrait m'accuser d'exagérer la rigueur du climat canadien, pour fixer complètement l'opinion sur ce point, je publie ci-dessous un tableau thermométrique de la température au Canada durant l'année 1876 :

TEMPÉRATURE AU CANADA EN 1876.



* Le thermomètre mercuriel éclatant, comme je l'ai dit, à 42°, on se sert du thermomètre alcoolique pour marquer les plus grands froids; il est bien connu qu'il y a cette différence entre l'alcool et le mercure, c'est que l'alcool ne gèle pas, mais peut résister à une grande chaleur, tandis que pour le mercure, c'est tout le contraire.

J'aurais peine à croire ce qui précède, si je n'eusse moi-même éprouvé la rigueur de la température ; les chiffres que je viens de donner sont extraits d'un supplément au neuvième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876, et intitulé : *Rapport des observations météorologiques, magnétiques et autres du Canada, pour l'année du calendrier expirée le* 31 *décembre* 1876. Dans le même rapport supplémentaire, on voit de plus qu'ici même dans la ville de Québec, durant la même année—j'étais moi-même à Québec—il est tombé 181 pouces de neige ou plus de quinze pieds de neige ; et en comptant les jours où cette neige est tombée, on arrive à 120 jours. Un climat aussi rigoureux explique bon nombre de maladies persistantes dans le pays.

L'année dernière, il est mort :

	Adultes
De consomption	8,977
Des fièvres	3,533
De débilité générale	1,825
De maladies de cœur et du sang	1,543
De maladies du cerveau	1,475
D'inflammations	1,002
De paralysie	881
De maladies du foie	582

Dernièrement, la picotte a fait beaucoup de victimes dans le pays ; mais cette maladie limite ses ravages à peu près à la province de Québec, et semble avoir établi domicile de préférence dans la ville de Montréal où la proportion des victimes de la picotte est grande chaque année. Je crois que dans la plupart des cas la maladie est due à ceci : à l'arrivée des froids on ferme hermétiquement les maisons ; on chauffe beaucoup, et il n'existe pas de système de ventilation ; on vit dans une atmosphère impure, et de là, la naissance de la

maladie. Puis on a aussi l'habitude de porter sur la peau dans la classe ouvrière, et même dans les sphères choisies de la société, des tissus de laine, dont on ne change pas souvent. Tout cela favorise grandement la maladie.

Pendant que je suis à l'article des maladies prévalentes au Canada, il n'est pas hors de propos de donner ici le nombre des personnes affligées de la perte de l'ouïe, de la parole, de la vue ou de la raison. Les statistiques nous donnent les chiffres suivants :

	Hommes.	Femmes.	Total.
Sourds-muets...............	2,459	2,088	4,547
Aveugles.......................	1,691	1,400	3,091
Aliénés..........................	6,031	5,277	11,308

Ne puis-je pas attribuer la proportion des aliénés par cent, qui, dans une population de 4,182,913 habitants, représente une moyenne d'un aliéné par 370 habitants, à la rigueur du climat, à la difficulté de se faire un état de vie, et à l'intempérance qui est en grande partie une conséquence de ces deux choses ?

Le climat est plus salubre à l'embouchure du Saint-Laurent que dans le voisinage des lacs. Ni le choléra-morbus, ni les fièvres pestilentielles, ni la fièvre jaune n'existent dans le pays.

Les maladies qui règnent dans le pays varient suivant les saisons : durant l'automne et l'hiver on remarque les affections des bronches, les inflammations pulmonaires et intestinales ; la coqueluche, la toux creuse, sont communes en mars et novembre. Vers les mêmes époques, il y a aussi des fièvres et des affections rhumatismales. En été, viennent les maladies intestinales, le choléra du pays, le choléra des enfants qui fait de grands ravages parmi eux vers la mi-juin, durant le mois de juillet, et dans la première quinzaine d'août.

Autre conséquence qui découle du climat du Canada, est la quantité petite comparativement et le peu de variétés de fruits qu'il produit ; si le pays ne réalise pas cependant sous ce rapport la traduction du mot Canada (qui ne donne rien), faite par les espagnols, cependant la production fruitière du pays est loin de ce qu'elle serait, si le climat était plus favorable.

A part les jours de neige dont j'ai donné le chiffre, il y a des jours de pluie. La pluie tombe en certains endroits, notamment dans la Nouvelle-Ecosse, 160 jours par année. Pendant la saison d'hiver, tout ouvrage est suspendu, et il se trouve un nombre considérable de gens réduits à l'oisiveté, ce qui augmente les occasions de crime.

Les canadiens d'origine française supportent assez bien le climat, le froid entr'autres, mais la forte chaleur est quelquefois un grand inconvénient pour les affaires, et le canadien en souffre autant que l'étranger.

Une tempête de neige est souvent accompagnée d'un vent d'ouest ou nord-est qui file 30 ou 40 milles et même 60 milles à l'heure. Cela dure quelquefois 48 heures; le baromètre et le thermomètre descendent à un degré incroyable.

La hauteur moyenne du baromètre à Montréal, dans des statistiques que j'ai sous les yeux, est de 29,492 pouces. La plus haute élévation du baromètre s'est vue en 1855 ; elle fut de 30,876 pouces, et la plus basse arriva dans le mois de décembre de cette année-là ; elle fut de 28,689 pouces.

L'heure du jour à laquelle la chaleur arrive à son maximum est 3 heures de l'après-midi en été et 2 heures de l'après-midi en hiver. Le froid est très-vif en hiver avant le lever du soleil.

Le grand bassin du Saint-Laurent dans lequel se trouve située la province de Québec, a une superficie de

540,000 milles carrés, et là dessus il y a 140,000 milles carrés couverts d'eau, ce qui laisse 400,000 milles carrés de terre ferme. La quantité de pluie qui tombe pendant la plus grande partie de l'été et au commencement de l'automne est sans doute augmentée par l'évaporation de cette immense quantité d'eau. Il en tombe annuellement de 36 à 40 pouces en moyenne dans la province de Québec.

On constate, à mesure que l'on avance au sud de Québec, que la différence de température est très-sensible et qu'elle s'élève. J'ai dit plus haut quelle était la différence entre les saisons d'hiver et d'été à Québec, Montréal, Toronto, etc.

S'il y a beaucoup de neige, j'ajouterai qu'elle disparaît rapidement ; en trois semaines tout est fondu ou à peu près ; puis la végétation vient avec une rapidité étonnante.

Naturellement, dans un pays où le climat est aussi rude, il faut aux habitants faire une consommation considérable de viande pour maintenir l'équilibre et la chaleur dans les fonctions de l'économie.

Voilà pour la climatologie générale du Canada. Voyons maintenant celle du Nord-Ouest. On sera peut-être surpris de ce que je réserve quelques paragraphes spécialement au Nord-Ouest. En voici la raison : c'est que si le Canada civilisé, colonisé, exploité, n'est pas connu aussi bien qu'il devrait l'être en Europe, le Nord-Ouest l'est encore moins et ne l'est pas même au Canada. J'ai tenu à ne pas rester et ne pas laisser les autres dans l'ignorance d'une contrée du Canada, qui est appelée, comme je l'ai déjà dit, à jouer un rôle énorme dans les destinées du pays.

Les causes qui font changer le climat au Nord-Ouest, comme ailleurs, sont variées.

Les causes qui l'élèvent sont : la position géographi-

que ou astronomique ; la nature du sol, selon qu'il est sablonneux ou argileux ; les grandes étendues d'eau ; les vents chauds de la côte du Pacifique et du sud ; l'abaissement du sol comparativement au niveau de la mer ; sous ce dernier rapport la position du Nord-Ouest est très-avantageuse. Fait digne de remarque, c'est que la hauteur du sol au-dessus de la mer augmente dans les prairies de la Saskatchewan et de la Rivière Rouge, à mesure qu'on avance du côté sud, vers les Etats-Unis ; et que plus on va vers le nord, plus la dépression du sol est considérable.

En prenant une moyenne pour tout le territoire, on peut affirmer sans crainte qu'il n'est pas élevé de plus de 800 pieds au-dessus de l'océan. On prétend que la température diminue d'un degré sur une élévation de 770 pieds au-dessus de l'océan ; en sorte que dans tout le Nord-Ouest, la température, en tant qu'elle est affectée par la hauteur du terrain, s'élève à son intensité normale, sauf une diminution variant de un à deux degrés dans les endroits où la moyenne de l'élévation est plus considérable. Une troisième cause qui contribue à élever la température moyenne se trouve dans les vents chauds qui soufflent des côtes du Pacifique et du sud, dans les régions du Nord-Ouest ; l'influence de ces vents se fait grandement sentir en beaucoup d'endroits, même dans les localités les plus éloignées, au nord, ainsi que l'attestent les missionnaires et les explorateurs.

Le Rév. P. Petitot écrit dans ses mémoires que vers la fin de janvier, une année, il est arrivé que le thermomètre monta jusqu'à un degré au-dessus de zéro ; ce qui est phénoménal dans une contrée où, à cette époque de la saison, le thermomètre se maintient à 44 et 50 degrés au-dessous de zéro. Le Dr. Hector, attaché à l'expédition du capitaine Palliser, dit qu'à Edmonton, le 25 février 1858, la température fut

extrêmement douce: "temps changeant et orageux depuis quelques jours" dit-il; "aujourd'hui extraordinairement chaud. Ce soir, nous laissons nos fenêtres ouvertes et nous ôtons nos habits; pas allumé de feu même pour le déjeuner. A deux heures, 65 degrés au-dessus de zéro. La neige est toute disparue; le sol est dégelé à une profondeur de six pouces."

Les vents du Pacifique auxquels les dépressions de la chaîne des Montagnes Rocheuses livrent passage, ont autant d'influence sur le climat dans la vallée de la rivière de la Paix et à Dunvegan, qui se trouvent à sept degrés plus au nord; durant toute l'année, cette contrée jouit d'une température moyenne élevée d'un degré de plus que celle du fort Garry durant toute l'année, et de 6° 48' durant les cinq mois d'hiver.

On sait que les terrains argileux et sablonneux et la terre végétale absorbent bien mieux la chaleur des rayons solaires que le sol marneux. En été, la température du sable monte à 70 degrés centigrades. La terre végétale absorbe encore plus que le sable la chaleur solaire. Dans les vallées de la Rivière Rouge et de l'Assiniboine, le sol supérieur se compose d'une épaisse couche de terre végétale reposant sur un lit d'argile et de calcaire; on retrouve le même sol en beaucoup d'endroits dans les vallées de la Saskatchewan, des rivières de la Pluie, de la Paix et McKenzie.

L'eau absorbe aussi une bonne quantité de calorique; le voisinage des grands lacs a une influence bienfaisante sur les récoltes. En faisant des défrichements sur les bords d'un grand lac, on peut être toujours sûr de la récolte du blé et des légumes.

Les causes qui contribuent à faire baisser la température sont au Nord-Ouest plus nombreuses encore que celles qui la font s'élever. La position géographique du pays, par exemple, contribue beaucoup à ce

phénomène climatérique. Le soleil reste longtemps caché dans les régions polaires ; au Fort Bonne-Espérance, sous le 66° 20' latitude, il disparaît le 30 novembre et demeure sous l'horizon jusqu'au 13 janvier, période de 45 jours. Lorsqu'il revient à l'horizon, il ne s'élève que très lentement. Aussi dans les régions arctiques n'y a-t-il que deux saisons : l'hiver qui dure neuf mois et l'été qui comprend les trois mois de juin, juillet et août. Sur les bords de la mer glaciale, le sol gèle à une profondeur de quarante pieds.

Le dégel ne s'y fait qu'à une profondeur de deux à quatre pieds et de quatorze pouces sur la côte septentrionale du Nord-Ouest canadien. Le sol ne gèle ainsi que loin au nord et sur les bords de la baie d'Hudson. En 1853, le thermomètre atteignit 40° centigrades à Athabaska, tandis qu'il descendit à 50° centigrades, au fort Bonne-Espérance, dans un lieu abrité contre les vents froids. Au fort Anderson, latitude 68° 45', le thermomètre descend à 55° au-dessous de zéro. Dans les terres arctiques, Sir James Ross a enregistré 60° centigrades dans l'air, et après lui Sir W. E. Parry a observé 54° centigrades pendant cinquante heures consécutives ; Sir E. Belcher, en 1853-54, a observé une moyenne de 48° 88' centigrades pendant 264 heures, et de 58° à 62° 50' centigrades pendant quatorze heures. Le thermomètre descendit même, dans sa hutte de glace, à 60° et 66° centigrades.

Mais ces endroits où le climat est aussi rigoureux se trouvent à des centaines et centaines de milles des régions cultivables du Nord-Ouest.

Les glaces polaires absorbent aussi beaucoup la chaleur du soleil. Les banquises sont énormes ; dans une de ses explorations, le Dr. Scoresby dit en avoir vu une sur laquelle une voiture aurait pu, en suivant la ligne droite, faire une course de quatre-vingt-dix milles. Ces

glaces engendrent les vents froids, le vent du nord, par exemple ; au Canada, le vent du nord est la plupart du temps froid, sec, piquant en hiver, et frais en été, mais toujours sain et vivifiant ; le vent de nord-ouest est fréquent, froid, sec, élastique, impétueux, pur et sain ; j'ai déjà parlé du vent de nord-est. Il ne me reste qu'à dire que ce sont là, avec le vent d'est, les vents dominants en hiver. En été, les vents du sud-est du sud-ouest et de l'ouest sont plus fréquents.

L'élévation du sol au dessus du niveau de la mer est une cause de froid ; mais elle n'existe pas au Nord-Ouest.

D'après M. Becqueril, la température baisse en moyenne d'un degré par 180 mètres ou 7,080 pieds d'ascension. L'uniformité dans le niveau et l'élévation du sol du Nord-Ouest attenue les effets frigorifiques de la hauteur, puisque les parties les plus élevées des plaines n'excèdent pas une hauteur de 1,800 pieds au-dessus des eaux de l'océan ; c'est à peine si, dans le territoire, les parties les plus élevées des Montagnes Rocheuses, à part deux ou trois pics, comme le mont Brown et le mont Hooker, atteignent une hauteur de 7,000 pieds.

Les grandes étendues de forêts du Nord-Ouest ont une influence sensible sur l'abaissement de la température ; ces forêts recouvrent entre la partie septentrionale et la région des prairies une étendue de 480,000 milles carrés.

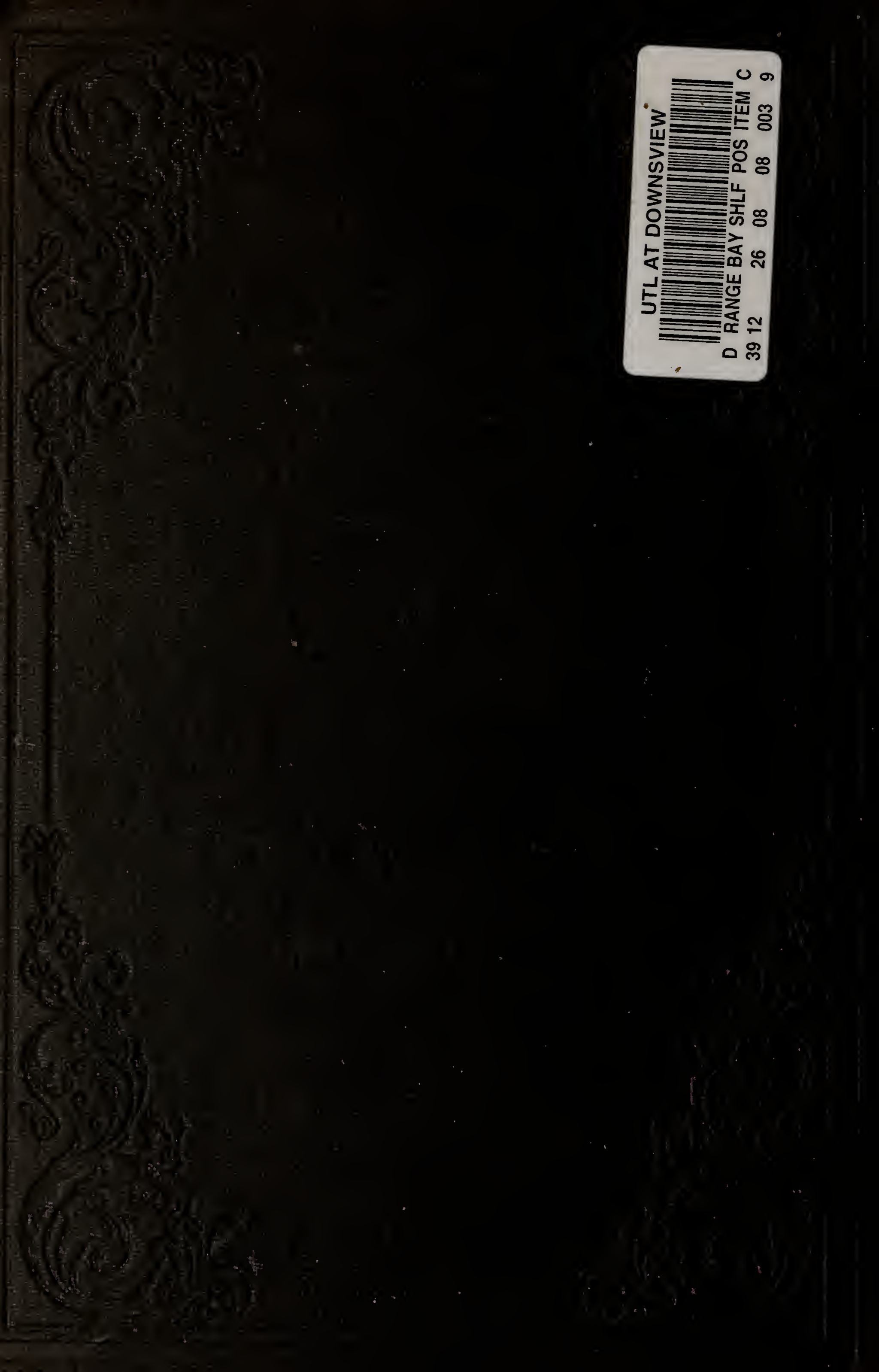
Les marécages ou muskegs, savanes, etc , ont aussi une influence frigorifique, mais locale.

Une dernière cause de froid au Nord-Ouest est que le ciel de ce pays est presque toujours pur et sans nuage, ce qui favorise le rayonnement du froid comme celui de la chaleur, parce que l'un comme l'autre ne sont pas neutralisés par des corps ou des gaz absorbants.

Voilà ce que j'ai à dire sur la climatologie du Canada

et du Nord.Ouest. On voit que ses conditions climatériques sont très-variées et changeantes, et que j'ai raison de dire en règle générale qu'il faut être né dans le pays ou être né sous des climats assez rudes pour vivre sans trop d'inconvénients au Canada. Mais cela est encore bien relatif; il y a des gens nés sous les tropiques qui s'accommodent fort bien du climat, tandis qu'il y a des canadiens qui sont obligés d'aller demander au climat plus clément des tropiques, une santé et une vigueur que la rigueur et les brusques revirements du climat canadien leur ont fait perdre.

CANADA, juillet 1879.


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 12 26 08 08 003 9